** Année 1955. — N° 19 C. R. Le numéro: 15 francs. Mercredi 9 Mars 1955 **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1955 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 20e SEANCE

Séance du Mardi 8 Mars 1955.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 590).

2. — Transmission de projets de loi (p. 590).

3. — Dépôt de rapports (p. 590).

4. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 590).

5. — Questions orales (p. 591).

Industrie et commerce:

Question de M. Michel Debré. — MM. André Morice, ministre de l'industrie et du commerce; Michel Debré.

Question de M. Jean-Louis Tinaud. — MM. le ministre, Jean-Louis Tinaud.

Santé publique et population:

Question de M. Charles Morel. — Ajournement.

Travail et sécurité sociale:

Question de M. Vanrullen. — MM. Paul Bacon, ministre du travail et de la sécurité sociale; Vanrullen.

Agriculture:

Question de M. Naveau. — Ajournement.

6. — Majoration d'une pension exceptionnelle. — Adoption d'un projet de loi (p. 594).

Discussion générale: MM. de La Gontrie, le président André Morice, ministre de l'industrie et du commerce.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et du projet de loi.

7. — Codification des textes législatifs concernant les mines, minières et carrières. — Adoption d'un projet de loi en deuxième lecture (p. 594).

Discussion générale: MM. Raymond Pinchard, rapporteur de la commission de la production industrielle; André Morice, ministre de l'industrie et du commerce.

Passage à la discussion des articles.

Art. 2: adoption.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

8. — Responsabilité des départements à la suite des accidents subis par les conseilleurs généraux. — Adoption d'une proposition de loi (p. 596).

Discussion générale: MM. Marcel Rupied, rapporteur de la commission de l'intérieur; de Villoutreys, de La Gontrie, Brizard.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er:

Amendement de M. de Villoutreys. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 2: adoption.

Art. 2 *bis*:

Amendements de M. de Villoutreys et de M. de La Gontrie. — Adoption.

Adoption de l'article.

Art. 3 et 4: adoption.

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi.

9. — Extension de l'auto-alarme en mer. — Adoption d'une proposition de résolution (p. 599).

Discussion générale: M. Lachèvre, rapporteur de la commission de la marine.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de la proposition de résolution.

10. — Comptes spéciaux du Trésor pour 1955. — Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi (p. 600).

Art. 1er (réservé): adoption, au scrutin public, après pointage.

Art. 25:

MM. Bernard Chochoy, Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.

Adoption de l'article.

Art. 26: adoption.

Art. 27:

Amendement de M. de Villoutreys. — MM. de Villoutreys, Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; le secrétaire d'Etat. — Adoption.

MM. Saller, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article modifié.

Art. 28 à 33: adoption.

Art. 34

Demande de prise en considération du texte adopté par l'Assemblée nationale: MM. le secrétaire d'Etat, Edouard Corniglion-Molinier, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, Aubert, président et rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. — Rejet.

Adoption de l'article.

Art. 35 à 37: adoption.

Art. 38:

M. Durieux.

Adoption de l'article.

Art. 39:

M. Pierre Boudet.

Adoption de l'article.

Art. 40:

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, Julien Brunhes, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Amendement de M. Bouquerel. — MM. Bouquerel, le secrétaire d'Etat, Pierre Boudet. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 41:

MM. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, le secrétaire d'Etat, Pierre Boudet, Bouquerel, Verdeille.

Amendement de M. Dutoit — MM. Dutoit, le rapporteur général, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Amendement de M. Clavier. — MM. Clavier, le rapporteur général, Pierre Boudet, le secrétaire d'Etat. — Réservé.

Amendement de M. Robert Le Guyon. — Retrait.

Amendement de M. Aubert. — MM. Aubert, le ministre, Verdeille, Charles Morel. — Rejet, au scrutin public.

Amendement de M. Clavier (réservé). — MM. le rapporteur général, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié, au scrutin public.

Présidence de M. Yves Estève.

Art. 42:

Amendement de M. Boisrond. — MM. Boisrond, le rapporteur général, le secrétaire d'Etat, Maurice Walker, Courrière, Bouquerel, le rapporteur pour avis des moyens de communication. — Adoption.

Suppression de l'article.

Art. 43.

MM. le rapporteur général, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article.

Art. 44:

MM. Charles Morel, le secrétaire d'Etat, le rapporteur général, Pierre Boudet.

Adoption de l'article.

Art. 44 *bis*:

Amendement de M. Bouquerel. — MM. Bouquerel, Edgard Pisani, Charles Morel, de La Gontrie, de Villoutreys, Verdeille, Fléchet, Pierre Boudet, le secrétaire d'Etat, le rapporteur général. — Adoption.

Amendement de M. Charles Morel. — MM. Charles Morel, Edgard Pisani, Pierre Boudet, le rapporteur général, le secrétaire d'Etat. — Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Art. 45: adoption.

Sur l'ensemble: MM. Georges Marrane, Courrière, Charles Morel.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble du projet de loi.

11. — Dépôt de propositions de loi (p. 628).

12. — Renvoi pour avis (p. 628).

13. — Règlement de l'ordre du jour (p. 628).

PRESIDENCE DE M. CHAMPEIX, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 4 mars a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 4 de la loi n° 48-1473 du 23 septembre 1948, étendant aux étudiants certaines dispositions de l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 107, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux droits et aux obligations des officiers de l'armée active en non-activité par suppression d'emploi ou licenciement de corps.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 108, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au recrutement, à l'avancement et au statut des magistrats du cadre des justices de paix d'Algérie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 109, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 430 du code pénal relatif aux délits des fournisseurs des forces armées.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 111, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Marcel Pellenc, rapporteur général, un rapport général fait au nom de la commission des finances sur les projets de loi portant fixation du budget de l'exercice 1955.

Le rapport sera imprimé sous le n° 106 et distribué.

J'ai reçu de M. Chapalain un rapport fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant majoration d'une pension exceptionnelle (n° 62, année 1955).

Le rapport est imprimé sous le n° 110 et distribué.

— 4 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Conseil de la République que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante:

« M. André Dulin demande à M. le ministre de l'agriculture:

« Quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour montrer qu'il place les problèmes agricoles au premier rang de ses préoccupations;

« Quelles solutions il envisage pour résoudre la crise laitière qui atteint maintenant un stade d'une gravité dramatique, et pour apporter aux exploitants ruraux les apaisements dont ils ont le plus urgent besoin. »

Conformément aux articles 87 et 88 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date du débat aura lieu ultérieurement.

— 5 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales.

CONTRÔLE DE LA HAUTE AUTORITÉ DE LA C. E. C. A.

M. le président. M. Michel Debré fait remarquer à M. le ministre de l'industrie et du commerce:

1° Que le budget de la Haute Autorité ne paraît encore avoir été soumis à aucun contrôle précis, alors qu'il paraît évident qu'il serait du plus haut intérêt que les moindres dépenses de la Haute Autorité soient soumises à la fois à la publicité et à surveillance;

2° Que la documentation — ou soi-disant telle — publiée par les différents services de la Haute Autorité et également par l'assemblée commune est souvent dépourvue d'impartialité;

3° Que les fonctionnaires — et non les moindres — de la Haute Autorité se livrent, notamment par des conférences de presse au cours de voyages officiels, à des manifestations qui débordent le strict cadre du traité qu'ils ont mission d'appliquer;

Et demande quelles dispositions le gouvernement français compte prendre pour mettre un terme à cette situation qui ne saurait être tolérée sans de graves inconvénients (n° 556).

La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. André Morice, *ministre de l'industrie et du commerce.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais d'abord demander la permission à M. Debré de faire remarquer qu'une question très voisine a déjà été posée au Gouvernement le 28 décembre 1953, à laquelle il a été répondu au *Journal officiel* du vendredi 15 mars 1954.

Je n'inviterai pas M. Debré à se reporter à cette première réponse, puisque la question qu'il m'a posée me vaut l'honneur et le plaisir de venir aujourd'hui reprendre contact avec le Conseil de la République sur un problème particulièrement important.

Je voudrais simplement attirer l'attention de l'honorable sénateur sur le fait que le contrôle budgétaire qu'il demande est fixé, dans ses détails, par l'article 78 du traité instituant la communauté européenne du charbon et de l'acier.

On peut ajouter que ce contrôle prévu par le traité s'est exercé dans les conditions requises. On peut souligner notamment que, lors de la dernière session de l'assemblée commune qui s'est tenue à Strasbourg du 11 au 22 mai 1954, celle-ci a été saisie de plusieurs documents concernant les dépenses de la Haute Autorité parmi lesquels le rapport du commissaire aux comptes relatifs au premier exercice financier de la communauté. De plus, mon honorable interlocuteur appartenant à l'assemblée commune, il lui reste loisible, bien entendu, d'apporter à cette occasion les critiques qu'il estime devoir exprimer.

Sur le second point, il m'est difficile en l'absence de références précises de répondre avec exactitude à la question posée. Il eût été en effet souhaitable que cette question indiquât quels sont les éléments et la documentation de la Haute Autorité ou de l'assemblée commune sur lesquels la remarque s'applique. La Haute Autorité est libre de se livrer aux commentaires ou aux jugements qu'elle estime adéquats, ceci sous sa propre responsabilité. Cela n'est pas de nature à empêcher toutes les personnes à qui un rôle est imparti dans le fonctionnement de la communauté d'exercer leurs critiques, de faire valoir leur interprétation des faits exposés et d'en tirer leurs propres conclusions.

Sur le paragraphe 3° de la question, je répondrai, ainsi que l'a déclaré mon prédécesseur dans cette enceinte le 20 juillet dernier à la suite d'une question posée par M. Philippe d'Argenlieu, qu'il n'existe pas dans le traité instituant la communauté européenne du charbon et de l'acier des dispositions interdisant à un membre de la Haute Autorité d'exprimer son opinion même publiquement sur quelque question que ce soit. Il en est de même des fonctionnaires de la Haute Autorité, qui ne sont responsables que devant elle.

Toutefois, le Gouvernement français, tout en restant fidèle à la politique libérale traditionnelle observée vis-à-vis des organisations internationales, ne manquera pas d'intervenir auprès de la Haute Autorité s'il juge incompatibles avec l'application stricte du traité les agissements publics d'un fonctionnaire de cette institution.

M. Michel Debré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Michel Debré.

M. Michel Debré. Mes chers collègues, la procédure parlementaire a quelques inconvénients, dont le premier est de faire venir des questions qui présentent, quand elles sont posées, un caractère d'actualité, avec de nombreuses semaines et même parfois de nombreux mois de retard.

Lorsque j'ai posé cette question il y avait des faits précis, des conférences de presse à Rome et à Paris, au cours desquelles des fonctionnaires de la Haute Autorité s'étaient permis, sur la politique européenne ou sur tel ou tel parlementaire, des propos, voire des jugements, que n'importe quel gouvernement digne de ce nom aurait immédiatement relevés. A cette époque, on se trouvait devant le développement — je le répète une fois de plus — de fonds de propagande politique attribués sur les sommes perçues grâce au prélèvement sur le charbon et sur l'acier. En face de cette déviation de l'utilisation de fonds publics, on notait un manque de réaction des gouvernements.

Le temps a passé et cette question peut paraître aujourd'hui un peu hors de propos.

Cependant, je répondrai à M. le ministre point par point. Je lui dirai d'abord que si j'ai posé une question orale après la question écrite, c'est que l'administration dont il est aujourd'hui le responsable avait, à cette question écrite, répondu d'une manière totalement insuffisante; d'autre part, ce qu'il vient de dire montre à quel point il est urgent et nécessaire de remédier à la situation présente.

Je reprends les trois points de ma question. Le premier, c'est l'absence de contrôle sur le budget de la Haute Autorité. Je tiens à le répéter parce que cela semble ignoré. L'Assemblée issue du traité sur le charbon et l'acier n'a compétence que pour statuer sur son propre budget; elle n'a pas compétence pour statuer sur ce qui représente les neuf dixièmes et même davantage du budget de la Haute Autorité. La France donne plus de 6 milliards par an à la Haute Autorité, qui n'est en fait, je le répète, soumise à aucun contrôle digne de ce nom. Il y a un commissaire aux comptes, chargé de surveiller la réalité formelle des comptes. Il y a une commission des présidents à laquelle, par une absurdité du traité, le président de la Haute Autorité appartient, et qui surveille également la régularité formelle des comptes; mais quant à savoir quel sera effectivement, chapitre par chapitre ou article par article, l'objet des dépenses de la Haute Autorité et la destination des milliards qui, annuellement, lui sont votés, aucun contrôle ne le permet actuellement, j'entends aucun contrôle se manifestant par des questions auxquelles une autorité responsable soit obligatoirement tenue de répondre.

Le traité sur le charbon et l'acier ne pourra pas être maintenu, dans son exécution actuelle, tant que tous les pays verseront des milliards sans que les dépenses correspondantes soient contrôlées. Quand on nous dit que l'assemblée commune, qui se réunit quelques jours par an à Strasbourg, peut exercer un contrôle, je réponds que c'est inexact. L'assemblée, certes, peut poser des questions; mais, jusqu'à présent, il ne lui a jamais été répondu d'une manière valable, précisément parce que c'est impossible. En effet, la Haute Autorité peut s'abriter derrière les dispositions du traité pour déclarer qu'il n'y a pas de contrôle à exercer sur ses dépenses.

En ce qui concerne le second problème, celui de la documentation, je tiens à éclairer le ministre et, le cas échéant, ses services, s'ils veulent être éclairés! Il suffit de lire le cas échéant les journaux et les pages spéciales qu'à l'occasion on publie pour savoir ce qu'on appelle volontiers documentation: il s'agit d'un système permanent d'autofélicitations. (*Sourires.*)

Il est bien entendu qu'il n'y a pas — parce qu'il ne peut pas y avoir — de discussion sur les résultats acquis, au sein d'une assemblée qui siège quelques jours par an; mais on a mis en place un mécanisme de félicitations réciproques qui permet de truquer les chiffres et d'affirmer que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Je crois que si la Haute Autorité, en ce domaine, essaye, à juste titre, de montrer ce qu'elle peut faire, il appartient au Gouvernement et en particulier au ministre de l'industrie et du commerce, responsable de l'industrie française, de veiller à rectifier des chiffres et des affirmations dont, encore une fois, il n'est jamais rien publié de la part de Luxembourg que dans le sens de la félicitation.

En ce qui concerne les fonctionnaires, je reconnais que depuis que ma question a été posée et depuis le rejet d'un certain traité, on n'entend plus à Rome, à Paris ou ailleurs ces éminents fonctionnaires parler du developpement de la politique européenne; mais je mets en garde non seulement le ministre de l'industrie et du commerce, mais aussi le membre du Gouvernement français sur le fait, qu'il me faut sans cesse répéter, que la Haute Autorité, son président, ses membres, ses fonctionnaires ont une attribution et une seule: s'occuper du charbon et de l'acier. La politique mondiale, la politique européenne relève des gouvernements, des assemblées; en aucune façon, elle ne relève de ceux qui sont chargés d'appliquer un traité technique et qui doivent ne jamais le dépasser. (*Très bien! au centre.*)

Monsieur le ministre, si je pose des questions écrites et des questions orales et si votre réponse m'oblige demain à en poser de nouvelles, croyez bien qu'il ne s'agit pas de ma part d'un désir permanent de vous ennuyer ou d'ennuyer vos prédécesseurs ou vos successeurs. Cela vient tout simplement de ma tristesse de voir que les gouvernements successifs ne se rendent pas compte que, dans l'intérêt de l'Europe et dans l'intérêt de la France, quand un traité est signé, ceux qui sont chargés de l'appliquer doivent respecter ses limites et qu'en ce qui concerne les problèmes fondamentaux de la politique mondiale les seuls responsables sont les gouvernements et les parlements, et non pas les fonctionnaires techniques. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite, ainsi qu'au centre et à droite.*)

PRODUCTION DES GISEMENTS PÉTROLIFÈRES DU SUD-OUEST

M. le président. M. Jean-Louis Tinaud rappelle à M. le président du conseil que dans une récente allocution il a déclaré que les gisements du Sud-Ouest de la France nous procureront d'ici quatre ou cinq ans de quoi couvrir le cinquième de nos besoins en pétrole; ces derniers étant estimés à 16 millions de tonnes par an et la production actuelle dans le Sud-Ouest de l'ordre de 300.000 tonnes, il lui demande s'il estime que notre production du Sud-Ouest va s'élever bientôt à plus de trois millions de tonnes et, au cas contraire ,s'il ne conviendrait pas d'apporter la rectification officielle qui s'impose pour couper court aux illusions injustifiées et aux spéculations inadmissibles (n° 577).

La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. André Morice, *ministre de l'industrie et du commerce.* La recherche et l'inventaire systématiques des ressources en hydrocarbures des territoires de la métropole et de l'outre-mer qui se poursuivent depuis une dizaine d'années ont abouti à des résultats encourageants et l'on doit d'ores et déjà envisager de sensibles modifications dans la situation du pays, au point de vue de ses disponibilités en énergie.

Les gisements découverts dans les années précédentes, à Saint-Marcet pour le gaz, à Lacq-Supérieur pour le pétrole, pour intéressants qu'ils fussent n'étaient pas cependant suffisamment importants pour que leur mise en valeur présente un caractère autre que régional.

Par la suite, deux nouveaux gisements ont été mis en évidence: celui de Lacq-Profond, pour le gaz — dont la découverte date de 1951 — et celui de Parentis, pour le pétrole, rencontré par les sondes au début de l'an dernier. Le second gisement fait l'objet d'un début d'exploitation depuis le milieu de l'année dernière et le premier entrera en exploitation en 1957.

Ces deux gisements, dont la découverte a été saluée comme des événements paraissant offrir des possibilités considérables, et l'importance des ressources énergétiques supplémentaires qu'ils apporteront se situent, cette fois, sur le plan national. L'un, en effet, se place parmi les plus gros gisements de gaz, et l'autre est sans conteste le plus gros gisement de pétrole que l'on connaisse en Europe occidentale.

Si les résultats les plus importants ont été jusqu'à présent obtenus dans le Sud-Ouest, des indices favorables existent dans d'autres aires de la métropole et des territoires d'outre-mer, en particulier dans les immenses bassins sédimentaires encore peu prospectés du Sahara

En conséquence, les spécialistes de ces questions s'entendent à penser que la poursuite et l'accélération indispensables de notre effort de recherche aboutiront à de nouvelles découvertes dont il est d'ailleurs impossible de préjuger la portée. On peut dire simplement que l'objectif d'une production capable de satisfaire une grande partie de nos besoins, qui aurait semblé utopique il y a dix ans, est loin d'apparaître aujourd'hui comme totalement déraisonnable.

En ce qui concerne la part que prendront dans ce développement les gisements du Sud-Ouest, on estime que la production de ces gisements atteindra l'équivalent d'un million de tonnes environ dès 1955. Pour les années suivantes, la production dépendra essentiellement des niveaux maxima auxquels les exploitations nouvelles pourront être conduites, compte tenu des recherches et des rythmes d'épuisement techniquement les plus judicieux. Les données actuellement disponibles à ce sujet sont telles qu'en prenant en considération les substitutions d'hydrocarbures gazeux aux hydrocarbures liquides, auxquels conduira l'exploitation d'importants gisements de gaz naturels, on est amené à conclure que le chiffre global de trois millions de tonnes représente une estimation vraisemblable de l'allégement apporté aux besoins en hydrocarbures liquides du pays.

Remarque doit pourtant être faite qu'il serait certainement néfaste pour le développement de l'industrie pétrolière en France que le public ressente l'impression que toute recherche est vouée au succès. Sans doute, les importantes recherches actuelles comportent-elles des espoirs sérieux de réussite, mais ces espoirs ont un caractère global. C'est dire que les efforts actuellement poursuivis en matière de recherche pétrolière auront encore à connaître au cours des années et selon les régions des vicissitudes nombreuses avant d'obtenir le plein succès qui en est escompté.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Tinaud.

M. Jean-Louis Tinaud. Mesdames, messieurs, dans ce dialogue de sourds que constitue la procédure des questions orales et qui mène devant nous, à intervalles irréguliers, les ministres des cabinets successifs, je voudrais présenter quelques courtes observations.

Puisque de cabinets successifs il s'agit, je voudrais souhaiter une vie suffisamment longue à l'éminent ministre qui vient aujourd'hui parmi nous...

M. Gilbert-Jules, *secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.* Pourquoi pas aux autres? Vous n'êtes pas gentil!

M. Jean-Louis Tinaud. ... pour qu'il constate un jour qu'il n'a pas pris ses désirs pour des réalités.

Je suis le premier à applaudir des deux mains lorsqu'on vient nous annoncer qu'en 1955 nous produirons un million de tonnes de pétrole.

Tant mieux, monsieur le ministre! Mais vous adressant à un Béarnais vous devenez aussi prudent que lui en précisant que les ressources envisagées « paraissent offrir » des possibilités considérables. Je voudrais ajouter ces quelques mots, monsieur le ministre, puisque vous nous annoncez une nouvelle ère dans notre Sud-Ouest. Cette région de la France se meurt peu à peu au point de vue industriel. Nul n'ignore en effet qu'en France quelques grandes régions industrielles ont centralisé tout l'effort du pays, la région parisienne, le Nord, l'Est et la région lyonnaise. Un peu plus de la moitié de la population ouvrière française s'y trouve répartie dans une dizaine de départements.

La découverte du gaz et du pétrole va être, je l'espère monsieur le ministre, pour cette région du Sud-Ouest, une source d'espoir. Mais encore faudrait-il que la politique à suivre en la matière soit suffisamment logique et cohérente.

Et tout d'abord la politique des prix. Il est anormal que dans nos régions le gaz, par exemple, soit vendu plus de 13 francs aux industriels alors que, dans la vallée du Pô en Italie, il n'est vendu que 4 francs 50.

Il faut de toute nécessité, dans l'avenir, vendre le gaz meilleur marché pour permettre aux industries locales de s'équiper au gaz et à des industries d'autres régions de venir s'installer dans le Sud-Ouest. Pour cela il ne faudra pas songer à faciliter les recherches de pétrole par l'augmentation du prix du gaz.

Je pense, monsieur le ministre, que vous estimerez avec nous qu'il est inadmissible de faire payer localement cher, aux utilisateurs de la région, un produit, pour permettre de financer les recherches d'un autre produit qui servira l'intérêt national.

Je voulais également vous signaler les difficultés que nous éprouvons sur le plan local. Quand vous dites, monsieur le ministre, qu'il s'agit d'une ère de prospérité énorme au point de vue pétrole qui s'ouvre devant nous, je songe aux braves paysans des Basses-Pyrénées. Chez nous, les petites propriétés de quelques hectares à peine sont la majorité. Quand une compagnie pétrolière s'installe sur ces terres, vous réalisez sans mal ce que devient une pareille exploitation agricole!

J'appelle votre attention sur la modicité des différentes indemnités et notamment sur le caractère dérisoire de l'indemnité tréfoncière, versée aux intéressés. La loi minière, qui date de plus d'un siècle, doit à ce sujet être réformée d'urgence. Voilà pourquoi je me permets d'insister sur cette question importante. Qu'il y ait du pétrole, de tout cœur j'en suis heureux, mais pensez aux paysans de chez nous également! (*Applaudissements.*)

REPORT D'UNE QUESTION

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le ministre de la santé publique et de la population à une question orale de M. Charles Morel (n° 580), mais M. le ministre de la santé publique et de la population, en accord avec l'auteur de la question, demande que cette affaire soit reportée, conformément à l'article 86 du règlement.

Il en est ainsi décidé.

ABATTEMENTS DE ZONES POUR LES ALLOCATIONS FAMILIALES

M. le président. M. Emile Vanrullen rappelle à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale les dispositions du décret du 13 juin 1951 qui a fixé à 13,50 p. 100 le taux maximum d'abattement pour les zones de salaires;

Lui signale que le taux maximum d'abattement pour les allocations familiales reste fixé à 20 p. 100;

Et lui demande:

1° Les raisons pour lesquelles cet état de fait a été maintenu;

2° S'il n'envisage pas la possibilité, en attendant la suppression totale des zones, de ramener le taux maximum des abattements pour les allocations familiales, de 20 à 13,50 p. 100 (n° 583).

La parole est à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

M. Paul Bacon, *ministre du travail et de la sécurité sociale.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, les différences que l'on constate quand on compare les zones d'abattement de salaires aux zones d'abattement des allocations familiales, résultent présentement de l'application de la loi du 11 février 1950.

Conformément, en effet, aux avis du Conseil d'Etat des 28 février 1950 et 18 décembre 1951, les prestations familiales doivent, jusqu'à la publication d'une loi nouvelle, continuer à être calculées d'après les taux d'abattement en vigueur pour les salaires à la date de la publication de la loi du 11 février 1950 sur les conventions collectives. L'abattement maximum utilisé pour les prestations familiales est donc toujours de 20 p. 100, bien que le décret du 13 juin 1951 ait fixé à 13,50 p. 100 le taux d'abattement pour les zones de salaires.

Il convient d'ailleurs de ne pas perdre de vue l'aspect financier des solutions qui ont été, à maintes reprises, envisagées quand on a parlé de la suppression ou de la réduction des taux d'abattement des salaires ou des allocations familiales.

Le coût d'une mesure qui ferait passer pratiquement 30.000 communes d'un taux de 20 p. 100 à celui de 13,50 p. 100, est variable en effet suivant les régimes, mais il est particulièrement élevé pour ceux qui, comme le régime agricole, ont la quasi-totalité de leurs allocataires dans les communes dont il s'agit.

Le Gouvernement se préoccupe de cette question. Sur l'initiative de mon département, initiative approuvée par le comité interministériel des prestations familiales, un projet de loi a été déposé le 7 avril 1954 sous le numéro 8281. Ce projet de loi devait permettre aux ministres intéressés de modifier les taux d'abattement en vigueur, « compte tenu des modifications apportées à la situation économique et démographique de certaines communes ».

Ce projet n'a pas été examiné par l'Assemblée nationale, mais il a été repris par l'article 6 du décret du 31 décembre 1954 portant relèvement des prestations familiales.

Cet article dispose:

« Pour l'application de l'article 11 de la loi du 22 août 1946 fixant le régime des prestations familiales, les taux d'abattement fixés pour la détermination des salaires dans les diverses zones territoriales en vigueur lorsque est devenue exécutoire la loi du 11 février 1950, pourront à titre exceptionnel, compte tenu des modifications apportées à la situation économique et démographique de certaines communes, être modifiés dans lesdites communes par arrêté conjoint du ministre du travail et de la sécurité sociale, du ministre chargé des affaires économiques, du ministre chargé du budget, du ministre de l'agriculture et du ministre de la santé publique et de la population. »

Etant donné l'importance des incidences financières dont je parlais il y a un instant, il a paru indispensable au Gouvernement de procéder à certaines études préliminaires. C'est ainsi que le problème a été examiné, sur le plan local, dès le 21 janvier 1955 dans le département de la Moselle et qu'il le sera prochainement dans celui de Seine-et-Oise. Les textes d'application sont actuellement mis au point par mes services. Ils ne tarderont pas à être publiés. La réduction du taux maximum d'abattement intéressant à la fois le département des finances, le département de l'agriculture, celui de la santé publique et celui du travail, le conseil interministériel, au vu des résultats obtenus par les enquêtes en cours, examinera cette question dans le cadre de la réforme générale annoncée par le président Edgar Faure dans sa déclaration d'investiture.

M. Vanrullen. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Je remercie M. le ministre des explications qu'il a bien voulu nous fournir. Seulement je suis obligé de reconnaître qu'elles ne nous donnent nullement satisfaction.

En effet, le problème des abattements de zone en ce qui concerne les allocations familiales, crée une injustice plus criante encore que lorsqu'il s'agit des abattements de zone s'appliquant aux salaires.

En ce qui concerne cette dernière question, le Conseil de la République s'était déjà prononcé à la quasi-unanimité, je crois, pour la suppression des abattements de zone de salaires. Bien entendu, le Gouvernement n'a tenu nul compte de cette indication, du désir de notre assemblée, mais en ce qui concerne les abattements relatifs aux allocations familiales, la situation devient particulièrement critique pour certaines familles de travailleurs.

Je peux vous citer, monsieur le ministre, quelques exemples de travailleurs appartenant à la même entreprise qui touchent des allocations familiales différentes, parfois jusqu'à 5.000 francs par mois environ. Lorsqu'il s'agit d'ouvriers, percevant des salaires de l'ordre de 20.000 francs, qui se voient rogner 5.000 francs sur leurs allocations familiales parce qu'ils ont le malheur de devoir résider à quelques kilomètres de l'usine, il est compréhensible que le mécontentement sévisse et grandisse.

En effet, pour cinq enfants, au 31 décembre dernier — ce ne sont pas les récentes majorations qui ont modifié le sens de l'injustice — s'agissant d'un abattement de zone de 5 p. 100, les allocations familiales étaient de 33.270 francs.

Pour la même famille de cinq enfants, résidant dans une localité dont l'abattement est de 2 p. 100, il y a 28.845 francs d'allocations familiales. C'est donc près de 5.000 francs de différence dans ce cas-là.

Or, les exemples sont très nombreux dans la région. Ce ne sont pas les projets de réforme, ni même les termes du décret du 31 décembre 1954, qui pourront nous donner satisfaction, puisque dans les communes intéressées il n'y a pas eu de changement notable ni dans la situation économique, ni dans la situation démographique. Il s'agit simplement de banlieues de régions industrielles.

Je peux vous citer l'exemple précis des usines d'Isbergues, dans le Pas-de-Calais, où la plus grande partie du personnel ne trouve pas à se loger dans la localité, ou les abattements de salaires et d'allocations familiales sont de 5 p. 100.

Ces ouvriers sont obligés de faire un trajet supplémentaire et par conséquent d'engager des frais de déplacement, de se loger dans une petite localité à cinq ou six kilomètres, où bien souvent le marché est moins bien approvisionné. Par conséquent, la ménagère doit se déplacer pour la ville voisine pour acquérir des provisions qui lui coûteront moins cher que dans le village. Par suite de cette situation paradoxale, le travailleur est pénalisé sur son salaire mais il est pénalisé plus fortement par les réductions d'allocations familiales.

L'injustice est tellement criante qu'à plusieurs reprises des municipalités de mon département ont démissionné pour protester contre cet état de choses.

Je vous indique, monsieur le ministre, que les termes dudit décret que vous nous signaliez tout à l'heure, en ne prévoyant de revision que pour le cas où il y a des modifications démographiques ou des modifications dans la situation économique, ne seraient pas susceptibles d'être appliqués à la situation que je vous signale, et par conséquent, ne seraient pas susceptibles de vous donner satisfaction.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir examiner de nouveau ce problème et, dans toute la mesure du possible, faire en sorte que des ouvriers d'une même entreprise puissent percevoir les mêmes salaires et, bien entendu, les mêmes allocations familiales.

Si vous prenez des dispositions pour nous donner satisfaction, je puis vous donner l'assurance que vous apporterez un soulagement considérable à de nombreuses familles et familles nombreuses en même temps de notre région industrielle du Pas-de-Calais. (*Applaudissements.*)

AJOURNEMENT D'UNE QUESTION ORALE

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le ministre de l'agriculture à une question de M. Charles Naveau (n° 580).

Mais M. le ministre de l'agriculture s'excuse de ne pouvoir assister à la présente séance.

En conséquence, cette question est reportée, conformément à l'article 86 du règlement.

— 6 —

MAJORATION D'UNE PENSION EXCEPTIONNELLE

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant majoration d'une pension exceptionnelle. (N°s 62 et 110, année 1955.)

Le rapport de M. Chapalain a été distribué.

Personne ne demande la parole ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique.

« *Article unique.* — Le supplément exceptionnel de pension accordé à Mme veuve Ferrié par la loi du 15 avril 1932 est porté à 252.000 francs à compter du 1er janvier 1952. »

M. de La Contrie. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de La Contrie.

M. de La Contrie. Mes chers collègues, je ne veux dire que quelques mots. Au nom des sénateurs de la Savoie et à l'occasion de ce projet de loi, je veux rendre un hommage très affectueux et très sincère à la mémoire de ce grand général, de ce grand savant français qu'a été le général Ferrié auquel mon département a été uni par des liens très chers, et que nos populations savoyardes n'ont jamais oublié.

J'ai voulu qu'en des termes très simples cela soit dit. On m'en excusera; mais je ne crois pas que les Savoyards m'auraient pardonné de ne pas l'avoir fait devant vous. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je suis persuadé, après vos applaudissements, d'être l'interprète de l'assemblée unanime pour l'associer à l'hommage rendu par notre collègue à la mémoire du général Ferrié.

M. André Morice, *ministre de l'industrie et du commerce.* C'est un hommage, monsieur le président, auquel le Gouvernement s'associe volontiers.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 7 —

CODIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS CONCERNANT LES MINES, MINIERES ET CARRIERES

Adoption d'un projet de loi en deuxième lecture.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion en deuxième lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifié par le Conseil de la République, adopté avec modification par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant les mines, minières et carrières. (N°s 258, 377, année 1954; 29 et 85, année 1955.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil deux décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre de l'industrie et du commerce:

MM. Desrousseaux, directeur des mines et de la sidérurgie au ministère de l'industrie et du commerce;

Audibert, conseiller technique au cabinet du ministre de l'industrie et du commerce.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la production industrielle.

M. Raymond Pinchard, *rapporteur de la commission de la production industrielle.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le projet de loi relatif à la codification des textes législatifs concernant les mines, minières et carrières, revient une deuxième fois devant le Conseil de la République, l'Assemblée nationale n'ayant pas cru devoir adopter la modification que nous avions introduite à l'article 2.

Adoptant les conclusions de sa commission de la production industrielle, elle a décidé de revenir au texte qu'elle avait voté en première lecture. Pour justifier cette décision pour le moins surprenante, la commission de la production industrielle de l'Assemblée nationale invoque l'argument qu'une simple codification ne doit pas permettre des modifications de fond, que le délai de trois mois prévu pour le dépôt du texte est strictement impossible à respecter, en raison des délais de procédure, enfin qu'il serait fâcheux de modifier les principes de la loi de 1810. On doit simplement, dit-elle, en moderniser l'application, compte tenu de l'évolution technique, sociale et économique.

Sans vouloir reprendre les arguments et les conclusions de notre précédent rapport, que le Conseil de la République, je vous le rappelle, avait adoptées à l'unanimité, nous allons examiner les différentes objections présentées par l'Assemblée nationale.

Dans notre rapport n° 377 de juillet 1954, nous exposions qu'en raison de l'évolution des techniques, des exigences de la recherche et de la mise en exploitation de nouveaux gisements, les textes législatifs concernant les mines, minières et carrières constituent aujourd'hui des anachronismes. Il est certainement plus simple de rassembler des textes anachroniques en se contentant de demander que l'application en soit modernisée que de se livrer à un véritable travail de codification et d'adaptation à l'époque actuelle; mais, s'il ne s'agit simplement que de rassembler et de mettre en ordre les textes législatifs intervenus depuis 1810, point n'est besoin d'une nouvelle loi. Des recueils ordonnés de ces textes ont été publiés par les charbonnages de France et par diverses grandes administrations. A quoi bon, dès lors, légiférer pour éditer simplement un recueil de plus, analogue à ceux qui existent déjà ?

Nous pensons que l'élaboration d'un véritable code, mieux adapté aux conditions techniques et à l'évolution sociale ou fiscale du moment, exige un travail plus sérieux. Moderniser l'application de textes anachroniques, compte tenu de l'évolution économique, sociale et technique, pour reprendre les termes mêmes du rapport de la commission de la production industrielle de l'Assemblée nationale, implique de toute évidence une adaptation des textes à cette évolution. Et qui pourrait prétendre que, depuis 1810, l'évolution n'a pas été telle que des modifications de fond se révèlent absolument nécessaires ?

Nous n'avons pas été les seuls à le penser puisque, dans son rapport préparatoire à l'établissement du deuxième plan de modernisation et d'équipement, la commission des mines s'exprimait ainsi:

« La commission a jugé nécessaire des aménagements au cadre juridique dans lequel est appelée à vivre l'industrie des mines métalliques. Un certain nombre de lacunes doivent être comblées. Les dispositions qui s'avèrent antiéconomiques doivent être rapportées si l'on veut inciter des initiatives privées à s'intéresser à la mine aussi largement que l'exige l'ampleur du travail à accomplir.

« Il est donc souhaitable — poursuivait cette commission des mines — de reprendre sur divers points la législation minière française et de l'adapter aux nécessités de l'économie actuelle. Le but à atteindre est d'accorder aux initiatives qui n'ont que trop tendance à se détourner d'investissements déjà très aléatoires un système équitable de garanties les incitant à s'employer dans le secteur minier dont il n'est pas utile de souligner l'importance pour la vie de la nation en général. »

Les modifications de fond que nous souhaitions voir apportées à notre législation minière et que nous avons exposées en détail dans notre précédent rapport s'inspiraient des mêmes motifs. Elles avaient pratiquement reçu l'agrément des représentants de l'industrie minière, de la direction des carburants et de la direction des mines.

Tout récemment, notre commission a été informée que les différents textes adaptant la législation minière à la situation actuelle avaient été élaborés et que les plus importants avaient été soumis au conseil d'Etat. Le Gouvernement de M. Mendès-France pouvait, en effet, dans le cadre des pouvoirs qui lui avaient été accordés par la loi du 14 août 1954, modifier la législation minière par décret.

Les travaux préparatoires sont donc aujourd'hui effectués, les textes sont prêts. Votre commission a estimé, en conséquence, qu'il était plus rationnel et utile d'intégrer dans la législation minière les réformes prévues et de codifier l'ensemble que d'assurer la seule mise en ordre d'une législation ancienne sur le point d'être profondément remaniée.

La rapidité avec laquelle les nouveaux textes ont été soumis au conseil d'Etat prouve que le délai de trois mois que nous avions fixé pour présenter à l'Assemblée nationale un projet de loi comportant une adaptation de forme et des modifications de fond que nous jugions nécessaires étant amplement suffisant. Il n'y aurait cependant pas d'inconvénient grave à donner sur ce point satisfaction à l'Assemblée nationale en portant ce délai de trois à six mois. Sous cette seule réserve, votre commission vous demande de maintenir votre position initiale qui, je vous le rappelle, a été prise à l'unanimité du Conseil de la République, et d'adopter le projet de loi qui vous est soumis.

Je suis convaincu, mes chers collègues, que vous ne vous déjugerez pas. (*Applaudissements.*)

M. André Morice, *ministre de l'industrie et du commerce.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. le ministre. Je voudrais, devant le Sénat, monsieur le président, exposer aussi simplement que possible le problème.

Le Gouvernement désire procéder à une remise en ordre des différents textes intéressant l'exploitation minière. Il estime très sincèrement qu'il ne peut se borner à une simple codification, et qu'il est conduit par là même à apporter certaines modifications de fond au texte en discussion, l'évolution des techniques et des temps nous y contraignant.

Par conséquent, la position prise par votre assemblée sur des modifications de fond rejoint la position gouvernementale; mais lorsque l'Assemblée nationale, de son côté, dit que le délai de trois mois est insuffisant, elle a raison, car, dans le domaine des modifications de fond, toute étude des deux commissions compétentes des deux assemblées nous conduira très vraisemblablement à dépasser cette période. Le délai de six mois proposé par M. le rapporteur Pinchard suffira-t-il ? Je pose la question.

A la vérité, ce qui compte, c'est que le Gouvernement sur ce point a déjà préparé un certain nombre de modifications de fond, et que, dans l'état du premier texte, son intention était d'utiliser les pouvoirs spéciaux pour prendre précisément ces diverses modifications de fond. Ces pouvoirs spéciaux devaient porter sur la modification du régime des recherches, celle du permis d'exploitation, le partage des superbénéfices, le régime fiscal, les possibilités d'expropriation, la législation des carrières, ce qui souligne, par là même, combien ces modifications, véritablement, tenaient compte de l'évolution.

La seule chose que le Gouvernement veut dire devant cette assemblée, en la laissant juge de sa conclusion, c'est que, si les pouvoirs spéciaux qui seront prochainement demandés nous sont accordés, notre intention est de les utiliser, répondant ainsi au vœu de tous, pour apporter un certain nombre de modifications qui apparaissent nécessaires; mais je ne puis honnêtement préjuger le vote par les assemblées des pouvoirs spéciaux et c'est, évidemment, ce seul point qui m'interdit de demander formellement à M. le sénateur Pinchard de retirer sa proposition. Ces précisions étant apportées, je laisserai, monsieur le président, l'assemblée juge.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La situation est exactement la même aujourd'hui qu'il y a quelques mois. Le Conseil de la République s'étant prononcé, je le rappelle, à l'unanimité sur le texte qui nous est soumis de nouveau aujourd'hui, à cette différence près que nous avons allongé le délai de trois à six mois pour être, dans une certaine mesure, agréables à l'Assemblée nationale. Il est évident que si le nouveau Gouvernement dispose des pouvoirs spéciaux qui avaient permis au gouvernement de M. Mendès-France de déposer devant le conseil d'Etat des décrets reprenant à peu près toutes les suggestions présentées dans notre rapport, nous y applaudirons. Il n'en reste pas moins que puisque, aujourd'hui, vous ne pouvez évidemment pas savoir si vous disposerez des pouvoirs spéciaux, il importe que le Conseil de la République se prononce sur le texte qui lui est soumis.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République qu'à partir de la deuxième lecture, seuls sont mis en discussion les articles sur lesquels l'accord entre les deux Assemblées du Parlement n'est pas encore intervenu.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

La commission de la production industrielle propose, pour l'article 2, la reprise partielle du texte voté par le Conseil de la République en première lecture.

Je donne lecture de l'article 2:

« Art. 2. — Ce décret apportera aux textes en vigueur les adaptations de forme et les modifications de fond rendues nécessaires par le travail de codification et l'évolution de la situation économique. Il devra être présenté en forme de projet de loi à l'Assemblée nationale, six mois après la promulgation de la présente loi, et entrera en vigueur six mois après la date du dépôt dudit projet de loi, sauf modifications apportées par le Parlement. »

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2 est adopté.*)

M. le président. Les autres articles du projet de loi ne font pas l'objet d'une deuxième lecture.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets donc aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

M. le président. Le Conseil de la République prend acte de ce que, en application de l'article 20, alinéa 5, de la Constitution, l'Assemblée nationale dispose, pour sa troisième lecture, d'un délai maximum de trente-neuf jours à compter du dépôt sur son bureau du texte modifié par le Conseil de la République dans sa deuxième lecture.

— 8 —

RESPONSABILITE DES DEPARTEMENTS A LA SUITE DES ACCIDENTS SUBIS PAR LES CONSEILLERS GENERAUX

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la responsabilité des départements à la suite des accidents subis par les membres du conseil général. (N°s 761, année 1954, et 88, année 1955.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre de l'intérieur:

M. Lahillonne, directeur de l'administration départementale et communale.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale la parole est à M. le rapporteur de la commission de l'intérieur.

M. Marcel Rupied, *rapporteur de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie).* Mesdames, messieurs, un premier rapport examiné par votre commission de l'intérieur avait rencontré certaines oppositions de la commission de la justice consultée pour avis avant la présentation du rapport définitif. Celui-ci, qui vous est aujourd'hui soumis, s'était efforcé de se rapprocher du point de vue de la commission de la justice, mais a été discuté et approuvé par la commission de l'intérieur avant l'obtention de l'accord de la commission de la justice qui, depuis, a renoncé à son avis. Cette mise au point préalable au rapport que je vais avoir l'honneur de vous présenter explique l'exposé dans ce rapport d'une dualité de thèses qui n'a plus d'autre effet, aujourd'hui, que d'éclairer votre assemblée plus complètement sur les données du problème. Voici donc le rapport lui-même.

Le texte qui nous a été transmis par l'Assemblée nationale est calqué sur celui de la loi du 8 novembre 1941 concernant les maires et les conseillers municipaux chargés de mission, victimes d'accidents dans l'exercice de leurs fonctions. Il est ainsi conçu:

« Art. 1er. — Le département est civilement responsable des accidents subis par le président du conseil général dans l'exercice de ses fonctions.

« Art. 2. — Les conseillers généraux bénéficient de la même garantie lorsqu'ils sont victimes d'accidents survenus soit à l'occasion des sessions du conseil général ou des réunions des commissions dont ils sont membres, soit au cours de l'exécution d'un mandat spécial. »

Votre commission de l'intérieur a consacré deux séances de travail à l'examen de cette affaires et le rôle de son rapporteur a été celui d'un arbitre entre deux positions contraires.

L'une de ces positions était celle de votre commission de la justice saisie pour avis; l'autre était celle des intéressés eux-mêmes, c'est-à-dire les conseillers généraux représentés, en l'occurrence, par le président, M. Abel-Durand, et le bureau de l'association nationale des présidents de conseils généraux.

Une observation préliminaire s'impose: les deux parties en question étaient toutes deux opposées à l'adoption pure et simple du texte de l'Assemblée nationale.

En effet, l'article 1er du texte voté par l'Assemblée comporte l'expression « civilement responsable » qui a, en droit civil, une signification bien précise, exactement opposée à l'esprit ayant présidé à la rédaction de la loi.

Le législateur a voulu, en effet, par ce texte, garantir les conseillers généraux contre les accidents dont ils seraient personnellement victimes, mais non pas les accidents dont des tiers seraient les victimes, accidents qui doivent être couverts par l'assurance contractée par le conseiller général.

Par contre, votre commission de la justice et l'association des présidents des conseils généraux étaient toutes deux d'accord pour que les contestations relatives à l'application de la présente loi soient jugées par les tribunaux administratifs.

Ces deux points d'accord acquis, les points de désaccord étaient les suivants:

Votre commission de la justice, dans un souci de bonne rédaction juridique, tendait à adopter une formule de réparation assez souple qui avait pour conséquence de mettre au compte des départements une charge financière qui risquait, dans certains cas, d'être très lourde.

L'association des présidents de conseils généraux s'était placée, elle, au point de vue de la sauvegarde des finances départementales et tendait à préciser de façon très exacte le champ d'application de la loi.

Votre commission de la justice entendait s'en tenir au droit commun pour la réparation inconditionnelle du préjudice tant matériel que moral subi par les conseillers généraux, sans discrimination, sans détermination des conditions d'application et sans précision sur la nature et l'étendue des prestations à accorder aux bénéficiaires.

Les représentants des conseillers généraux estimaient, au contraire, et votre rapporteur estime avec eux, après avoir recueilli l'avis de la commission de l'intérieur, que dans cette matière exorbitante du droit commun, puisqu'il s'agit précisément de créer une responsabilité nouvelle, il importe de fixer le plus exactement possible les incidences de la loi et de donner des bases concrètes au calcul possible des indemnités sans tenir compte du préjudice moral, qui est attaché à la personne plutôt qu'à la fonction, afin de permettre aux conseils généraux de s'assurer contre un risque nettement précisé et aux intéressés de connaître les limites dans lesquelles ils se trouvent couverts.

Il a donc paru raisonnable de se rapprocher, pour les accidents de fonction, de la législation très étudiée et très complète des accidents du travail qui a récemment admis les accidents de trajet, plutôt qu'aux principes généraux de l'article 1382 du code civil sur la responsabilité en général, à quoi se réfère la commission de la justice.

De quoi s'agit-il, en effet, et que doit pratiquement couvrir cette loi ?

On peut épiloguer sur les mots « dans l'exercice de ses fonctions » retenus pour le président du conseil général, alors que la garantie est plus précisément déterminée en ce qui concerne les conseillers généraux eux-mêmes.

A un strict point de vue, on peut considérer que le président du conseil général est dans l'exercice de ses fonctions quand il préside les séances du conseil général, et seulement à ce moment-là.

Il peut être normal d'étendre cette qualification aux circonstances dans lesquelles le président du conseil général se trouve paraître, ès-qualités, à une fête nationale, à une cérémonie départementale, aux obsèques d'un conseiller général ou d'une notabilité, quand il rend au préfet sa visite d'arrivée, quand il vient s'entretenir avec lui des affaires du département, etc.

Chaque situation posera un cas d'espèce.

Votre rapporteur avait primitivement envisagé de faire juge le conseil général de ces cas d'espèce, mais il n'apparaît pas que celui-ci puisse se substituer dans ce domaine à la juridiction compétente.

Ce qu'il importe de souligner, c'est que la loi présente devra, en général, couvrir les accidents survenus en cours de trajet, car c'est, en fait, le cas pratique qui se posera le plus fréquemment.

Bien entendu la législation sur les accidents du travail très restrictive en ce domaine puisqu'elle ne prend en considération que les trajets les plus courts de la résidence au lieu du travail, ne saurait être appliquée dans le cas qui nous occupe.

Compte tenu de ces observations, l'article 1er que votre commission vous propose est ainsi rédigé:

« Est à la charge du département, dans les conditions déterminées par la présente loi, la réparation du dommage résultant, pour le président du conseil général, de l'accident survenu par le fait ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. »

« Le département est subrogé dans les droits et actions de la victime de l'accident. »

Au sujet de ce dernier membre de phrase, j'aurai tout à l'heure, au moment de la discussion de l'article, une observation à vous présenter.

L'article 2 n'appelle de ma part aucune observation particulière, car le texte de l'Assemblée nationale semble donner une entière satisfaction.

L'article 3 (nouveau), que votre commission de l'intérieur a l'honneur de vous proposer est la conséquence de la position qu'elle a prise à l'article 1er, qui s'opposait à celle de la commission de la justice.

Celle-ci admettait la réparation très large du préjudice tant matériel que moral.

Votre commission de l'intérieur repousse la réparation du préjudice moral et, pour éviter toutes contestation, fixe, d'une façon précise, les prestations qui peuvent être accordées aux bénéficiaires de la présente loi.

Les chefs d'indemnité prévus à l'article 3 sont semblables à ceux qui figurent dans la législation des accidents du travail, sauf une exception et une addition.

L'exception concerne les frais funéraires: on laisse au conseil général le soin de prendre telle disposition qui lui conviendra, à titre général ou à titre individuel.

Notre texte ajoute la réparation du dommage causé à la voiture qui transportait la victime de l'accident et qui lui appartenait. Cette réparation est dans la logique de la loi du 27 février 1912 qui déjà attribuait aux conseillers généraux une indemnité de déplacement: la réparation du dommage qui atteint la voiture accidentée est un accessoire du coût du transport.

L'expression « dont il a la garde » qui figure dans l'article 3 est empruntée à l'article 1384 du code civil: elle marque que le conseiller général usager de la voiture doit en avoir la responsabilité pour que la garantie du département puisse jouer. Cette expression ne saurait être retenue comme indiquant que le département aurait à couvrir le préjudice causé à des tiers par l'accident d'automobile. La prudence élémentaire recommande à l'automobiliste de couvrir lui-même ses responsabilités par une police d'assurance.

L'incapacité visée dans le texte devra nécessairement être interprétée plus largement que dans le cas des accidents du travail qui mettent en cause expressément la qualification professionnelle de l'accidenté quant à l'emploi à l'occasion duquel il a été victime de l'accident.

La législation des accidents du travail fait état, pour le calcul des indemnités journalières et des rentes, d'un salaire de base. Cette notion doit être incorporée dans la présente loi avec les adaptations nécessaires.

Nous vous proposons, en effet, de stipuler que le taux et les modalités des indemnités temporaires, des capitaux ou des rentes prévues par l'article 3 sont fixés par le conseil général sur la base de l'indemnité de session allouée aux conseillers généraux étendue à l'année entière. Autrement dit, le chiffre de l'indemnité de session journalière serait multiplié par le nombre de jours d'une année.

Faut-il prévoir les modalités du remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques ? Cette prévision ressortirait en elle-même au pouvoir réglementaire, plutôt qu'au pouvoir législatif. Il devrait suffire de proposer aux conseillers généraux un règlement type, qu'il y aurait intérêt pour eux à adopter pour faciliter une assurance collective des risques.

Sur le vu de ces observations, votre commission vous propose la rédaction suivante pour l'article 3 nouveau:

« Les prestations accordées aux bénéficiaires de la présente loi peuvent comprendre:

« 1° La couverture des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et accessoires, et d'une façon générale la prise en charge des frais nécessités par le traitement et la réadaptation fonctionnelle de la victime;

« 2° Une indemnité journalière dans le cas d'incapacité temporaire;

« 3° Une rente si la victime est atteinte d'une incapacité permanente, totale ou partielle;

« 4° En cas de mort, une rente servie au conjoint, aux descendants et, s'ils étaient à la charge de la victime, aux ascendants;

« 5° En cas d'accident de trajet, la réparation du dommage causé au véhicule dont la victime de l'accident avait la garde.

« Le taux et les modalités des indemnités temporaires et des rentes prévues par le présent article sont fixés par le conseil général, sur la base de l'indemnité de session allouée aux conseils généraux étendue à l'année entière. »

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission de l'intérieur vous propose d'adopter la proposition de loi qui vous est soumise.

M. de Villoutreys. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys. Je me permets de poser une question à M. le rapporteur. Il est probable que les départements estimeront de leur intérêt de s'assurer quant aux conséquences financières de la présente loi. Je demande alors à M. le rapporteur s'il ne serait pas d'avis de suggérer, à l'occasion de cette discussion, que les départements organisent une mutuelle afin de réduire les frais entraînés par l'assurance contre les risques en cause. Je pense que l'Association des présidents de conseils généraux serait qualifiée pour étudier ce problème.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La présente rédaction a été établie en accord avec le bureau de l'Association des présidents de conseils généraux, et en vue de permettre aux conseils généraux de s'assurer sur une base fixe pour tous les conseillers généraux. On a, en somme, considéré la fonction, et non pas la personnalité de chacun des conseillers généraux.

Rappelez-vous qu'il a été prononcé des condamnations excessivement lourdes en cas d'accidents d'automobiles. Nous avons connu dernièrement des exemples de 38 millions et de 42 millions d'indemnités. Le bureau de l'Association des conseils généraux, dont je suis ici un peu le reflet, a trouvé excessif de prendre dans la poche des contribuables des sommes aussi considérables et a préféré couvrir par une assurance tout accident survenu à l'occasion de l'exercice de la fonction de conseiller général, en tant seulement que conseiller général.

S'il faut au contraire considérer le préjudice moral, la situation particulière de chacun des conseillers généraux, on est obligé de contracter une assurance qui tiendra compte de l'individualité de chacun des conseillers généraux, ce qui n'est plus dans la ligne que je vous ai soumise tout à l'heure.

Il appartiendra évidemment, puisque c'est une loi exorbitante du droit commun, à chaque conseiller général de s'assurer — s'il n'était pas conseiller général, il s'assurerait d'une façon normale — au moins contre les accidents causés aux tiers.

Ce que l'on couvre en somme par cette loi, et c'est la raison de notre rédaction, c'est l'accident survenu au conseiller général ou au président du conseil général par sa faute, ou qui ne serait pas couvert par la partie adverse; en effet, si l'accident est causé par un tiers, cette loi n'est pas nécessaire et c'est le tiers qui en est responsable.

J'espère mon cher collègue que vous avez satisfaction.

M. de Villoutreys. Merci, monsieur le rapporteur.

M. de La Gontrie. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de La Gontrie.

M. de La Gontrie. Mes chers collègues, j'ai participé à la discussion de ce texte devant la commission de l'intérieur. A mon avis, le principe en est évidemment excellent; mais je n'éprouve aucune satisfaction quant aux résultats éventuels de son application. Je crains qu'à l'usage la chose soit beaucoup moins facile que semble le croire notre ami M. le rapporteur.

Tout d'abord, il me paraitrait raisonnable de préciser clairement dans l'exposé des motifs qu'il ne s'agit pas simplement des voitures automobiles, mais des véhicules de toute sorte, de façon qu'il n'y ait aucune contestation éventuelle le jour où un accident surviendra. Je connais en effet personnellement des conseillers généraux qui ne circulent pas en voiture automobile, qui utilisent des moyens de transport apparemment — je ne dis pas réellement — plus démocratiques, et qui peuvent être victimes d'accidents.

D'autre part, j'attire votre attention, car je suis convaincu que ce texte n'est pas au point, sur les différences qui existent entre son article 1er et son article 2.

Dans l'article 1er, le projet vise la situation du président de conseil général victime d'un accident. Il reconnait au département un droit de subrogation dans les droits et actions de la victime de l'accident. Mais ce même projet a omis la subrogation du département dans les droits et actions des ayants-droit de la victime pour le cas où — ce que personne ne souhaite — le président du conseil général serait victime d'un accident mortel. Par omission, cette subrogation semble donc par avance abandonnée.

D'autre part, lorsqu'il s'agit, dans l'article 2, de la situation des conseillers généraux, le projet ne fait plus la moindre allusion à la subrogation du département; moyennant quoi la

question se posera de savoir si le département pourra se retourner également contre le tiers éventuellement responsable de l'accident lorsque la victime sera un conseiller général.

M. le rapporteur va peut-être me répondre qu'on a toujours un recours contre le tiers responsable. Mais qui, avec le texte proposé, aura le droit d'exercer ce recours ? C'est la question qui se pose. En effet, à défaut d'un texte précis, un département ne pourra s'arroger *a priori* le droit d'exercer une action récursoire contre l'auteur de l'accident lorsqu'un membre de son conseil général en aura été victime.

En définitive, ces précisions et quelques autres encore que je pourrais développer, me permettent d'affirmer que, dans son application, ce projet de loi risque, dans sa rédaction actuelle, de causer de graves mécomptes, tant à ses éventuels bénéficiaires qu'aux départements.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je répondrai à notre excellent collègue et ami M. de La Gontrie, que les deux commissions ont été consultées — et longuement consultées — qu'il est intervenu des échanges de vues entre elles, que les points de vue se sont rapprochés, et que, devant le texte que nous proposons, la commission de la justice a renoncé à donner un avis.

M. de La Gontrie. C'est ce que je regrette !

M. le rapporteur. C'est possible, mais nous sommes en présence d'un texte accepté à l'unanimité des membres présents à la commission de l'intérieur. Je ne puis donc que soutenir les vues de la commission de l'intérieur.

La première observation de notre collègue, M. de La Gontrie, trouve sa réponse dans le fait que nous avons prévu tous les accidents, quels qu'ils soient, pouvant arriver aux présidents de conseils généraux.

En ce qui concerne le deuxième point, la subrogation, il serait possible, en effet, que la phrase : « le département est subrogé dans les droits et actions de la victime de l'accident » fût reportée après l'article 2, de façon à s'appliquer au cas des membres des conseils généraux comme au cas du président du conseil général, à qui on a fait un sort à part en suivant exactement ce qui a été voté à l'Assemblée nationale. Ce texte n'a même pas la faveur des auteurs juridiques autorisés. J'ai là certaines relations d'opinions qui considèrent que cette loi, votée pour les maires et sur laquelle l'Assemblée nationale a calqué sa rédaction, donne lieu à des difficultés et sera sans doute complètement remaniée lors de la réforme touchant les collectivités locales. C'est la raison pour laquelle nous avons essayé de préciser les conditions pratiques d'application.

Nous pourrions peut-être ajouter un article 2 *bis* ainsi rédigé : « Le département est subrogé dans les droits et actions de la victime de l'accident ». Cela résoudrait la difficulté. Cependant, le principe étant posé dans l'article 1er, cette subrogation s'opérerait en quelque sorte légalement, puisque la subrogation légale a lieu vis-à-vis des personnes qui sont responsables.

Lors de la discussion de l'article 1er, je présenterai une observation sur le 2e alinéa.

M. de La Gontrie. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de La Gontrie.

M. de La Gontrie. Monsieur le président, je voudrais que nos collègues — je pense qu'ils ont à peine besoin de cette précision — soient bien convaincus que mon intervention n'avait pas pour objet de tenter de faire repousser un texte garantissant les présidents de conseils généraux et les conseillers généraux. J'ai, personnellement eu, vous le savez, assez d'activité dans ces assemblées pour ne pas être suspect.

J'ai simplement le souci — et ce fut le motif de mon intervention — que le texte qui sortira des délibération du Parlement soit efficace pour le président et pour les membres du conseil général victimes d'un accident et qu'il soit également capable de garantir le département qui aura à régler les indemnités, alors surtout que ces indemnités peuvent parfois s'élever à des sommes très importantes.

Au risque de me répéter, je tiens à dire que le texte qui nous est proposé, s'il est excellent dans son esprit, dans ses principes, n'est pas bon dans sa rédaction.

Je crois très sincèrement que, contrairement à leurs espoirs, il ne donne pas, en toute quiétude, aux départements et aux membres des assemblées départementales les garanties respectives qu'ils escomptaient.

M. Brizard. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Brizard.

M. Brizard. Je vous répondrai seulement sur le terrain « assurance ». Vous dites qu'il ne peut pas y avoir substitution entre le conseil général et la victime elle-même. Mais en l'affaire, c'est très probablement le conseil général lui-même qui sera le contractant. Il n'y aura donc pas à ce moment-là besoin d'une substitution puisqu'au contraire il se portera fort pour l'accidenté.

M. de La Gontrie. Je suis désolé de vous dire qu'il ne contractera pas, car, dans le texte que nous discutons, il n'est pas question de contrat d'assurance. Il est simplement question d'une responsabilité du département à l'égard du président et des membres du conseil général. Et c'est tout. Par conséquent, il n'y a pas de substitution possible.

Je rends, comme toujours, mon cher collègue, hommage à vos qualités de spécialiste en matière d'assurances. Mais, mon expérience personnelle me permet d'affirmer, une fois de plus et avec force que, pour éviter certains litiges éventuels et fort désagréables, il est préférable que la situation des départements et des conseillers généraux soit bien précisée et, surtout, que ces derniers soient réellement et totalement garantis.

C'est ma seule préoccupation, croyez-le bien !

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Nous avons justement voulu donner une base à cette assurance. Car ce texte, contrairement à ce que vous supposez, a été étudié d'une façon extrêmement sérieuse par le bureau de l'association des présidents des conseils généraux et par M. Abel-Durand, qui préside cette association. Il a été étudié par votre commission de l'intérieur. Nous n'avons pas ici à décider si les conseils généraux devront s'assurer ou devront prendre les risques à leur compte personnel. Ce que nous avons désiré faire, c'est donner une base certaine à une assurance, car il est évident qu'un conseil général s'assurera pour ce risque. La loi que nous présentons a justement pour but de faciliter cette assurance en lui donnant une base certaine.

D'autre part, je ne vois pas, après avoir réfléchi à la question, la différence entre l'article 1er et l'article 2 quant à la subrogation. L'article 2 stipule, en effet, que « bénéficient également des dispositions de la présente loi... ». Cela comprend bien la subrogation, comme à l'article 1er.

M. de La Gontrie. Non ! « Bénéficient des dispositions de la présente loi les conseillers généraux. » L'article 2 ne dit pas : « le département ».

M. le rapporteur. Les conseillers généraux ! Il s'agit bien de la même idée et le département se trouve subrogé dans les mêmes droits. Nous pourrions seulement préciser : « ...tels qu'ils sont définis à l'article 1er ci-dessus ».

M. de Villoutreys. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys Je me permets de reprendre une suggestion qui a été émise tout à l'heure par M. le rapporteur. Ne serait-il pas plus simple d'ajouter un article 2 *bis* qui serait ainsi rédigé : « Le département est subrogé dans les droits et actions de la victime de l'accident », en supprimant cette phrase à l'article 1er ? Le texte serait infiniment plus clair et couperait court à toute espèce de discussion.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Puisque la discussion porte en fait sur le deuxième alinéa de l'article 1er, je me permets d'exposer des maintenant une observation que je réservais pour le moment où nous discuterions les articles.

Je voudrais, dans la ligne de l'exposé précédent et dans l'esprit qui a présidé au vote unanime de votre commission de l'intérieur, apporter une précision au libellé de cet alinéa 2 de l'article 1er et je propose la rédaction suivante: « le département est subrogé, jusqu'à due concurrence, dans les droits et actions de la victime de l'accident ».

Il est juste, en effet, qu'il n'y ait pas double emploi et que le département se fasse rembourser, chaque fois que cela lui sera possible, des sommes qui ont été réellement exposées, mais il ne faudrait pas que la partie adverse ou les compagnies d'assurances, tenues de payer une indemnité très supérieure, en raison par exemple de la situation de la victime ou du préjudice moral, puisse exciper de l'indemnité du conseil général, fixée en raison de la seule fonction, pour se soustraire à leurs obligations normales.

Il n'empêche, si cette proposition était retenue, que la nouvelle rédaction du 2e alinéa de l'article 1er serait mieux à sa place dans l'article 2 *bis*, ce qui répondrait à l'observation de M. de La Gontrie.

M. le président. Je me permets de présenter une observation. Il apparaît, alors que nous sommes encore dans la discussion générale, que nos collègues abordent la discussion des articles. D'autre part, M. le rapporteur semble apporter des conclusions, sinon contradictoires, du moins complémentaires de son rapport écrit.

Quant aux articles, je ne suis saisi officiellement d'aucun amendement.

Dans ces conditions, si certains de nos collègues ne sont pas d'accord avec la commission, il convient pour eux ou de demander au Conseil le renvoi du texte devant la commission avec établissement d'un nouveau rapport; ou bien — ce qui me paraît préférable — de déposer des amendements.

Il semble d'ailleurs que mon appel ait été entendu, *a priori* si je puis dire, puisque M. de Villoutreys vient de déposer deux amendements, l'un à l'article 1er, l'autre à l'article 2 *bis*, que j'appellerai tout à l'heure lors de la discussion des articles.

M. le rapporteur est-il d'accord sur cette procédure ?

M. le rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — Est à la charge du département, dans les conditions déterminées par la présente loi, la réparation du dommage résultant pour le président du conseil général de l'accident survenu par le fait ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

« Le département est subrogé dans les droits et actions de la victime de l'accident. »

Par amendement, M. de Villoutreys propose de supprimer le second alinéa de cet article.

Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement à condition que les dispositions du deuxième alinéa de l'article 1er soient reprises dans un article 2 *bis*.

M. le président. C'est précisément l'objet du second amendement de M. de Villoutreys.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er, compte tenu de la suppression d'alinéa résultant de l'adoption de l'amendement de M. de Villoutreys.

(*L'article 1er, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Bénéficient également des dispositions de la présente loi les conseillers généraux, lorsqu'ils sont victimes dans l'exercice de leurs fonctions de l'accident survenu, soit à l'occasion des sessions du conseil général ou des réunions des commissions dont ils sont membres, soit au cours de l'exécution d'un mandat spécial. » — (*Adopté.*)

Par un second amendement, M. de Villoutreys propose d'insérer un article 2 *bis*, ainsi rédigé:

« Le département est subrogé, jusqu'à due concurrence, dans les droits et actions de la victime de l'accident. »

Par un sous-amendement, M. de La Gontrie propose d'ajouter à ce texte les mots « ou de ses ayants droit ».

La parole est à M. de La Gontrie.

M. de La Gontrie. Il me paraît en tout cas, d'élémentaire justice, d'ajouter les mots: « ou de ses ayants droits ».

Il serait vraiment incroyable que le département, qui pourra exercer son recours lorsque le président du conseil général ou un conseiller général aura été, malheureusement, victime d'un accident mortel, ne puisse, parce que la loi ne l'aura pas dit, exercer un recours identique lorsque ce sera la famille de la victime qui demandera et obtiendra du département les légitimes indemnités auxquelles elle pourra prétendre.

M. de Villoutreys. J'accepte le sous-amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte le sous-amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, ainsi complété et rédigé:

« Le département est subrogé, jusqu'à due concurrence, dans les droits et actions de la victime ou de ses ayants-droit. »

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Le texte qui vient d'être adopté devient donc l'article 2 *bis*.

« Art. 3 (nouveau). — Les prestations accordées au bénéficiaire de la présente loi peuvent comprendre:

« 1° La couverture des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et accessoires, et d'une façon générale la prise en charge des frais nécessités par le traitement et la réadaptation fonctionnelle de la victime;

« 2° Une indemnité journalière dans le cas d'incapacité temporaire;

« 3° Une rente si la victime est atteinte d'une incapacité permanente, totale ou partielle;

« 4° En cas de mort, une rente servie au conjoint, aux descendants, et, s'ils étaient à la charge de la victime, aux ascendants;

« 5° En cas d'accident de trajet, la réparation du dommage causé au véhicule dont la victime de l'accident avait la garde.

« Le taux et les modalités des indemnités temporaires et des rentes prévues par le présent article sont fixés par le conseil général sur la base de l'indemnité de session allouée aux conseillers généraux étendue à l'année entière. » — (*Adopté.*)

« Art. 4 (nouveau). — Les contestations relatives à l'application de la présente loi seront jugées par les tribunaux administratifs. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 9 —

EXTENSION DE L'AUTO-ALARME EN MER

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de M. Lachèvre et des membres de la commission de la marine et des pêches, tendant à inviter le Gouvernement à rechercher, dans le cadre de la convention internationale de Londres sur la sauvegarde de la vie humaine, une extension obligatoire de l'auto-alarme à tous les navires équipés en radiotéléphonie. (Nos 748, année 1954, et 73, année 1955.)

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la marine et des pêches.

M. Lachèvre, *rapporteur de la commission de la marine et des pêches.* Mes chers collègues, la question qui nous est présentée intéresse la sauvegarde de la vie humaine en mer. Votre commission de la marine marchande espérait qu'elle intéresserait aussi M. le ministre de la marine marchande, le concours général agricole étant terminé. (*Sourires.*) Votre commission adresse ses remerciements à M. le rapporteur général de la commission des finances, qui a bien voulu faciliter l'inscription de cette question à l'ordre du jour de cette séance, avant la suite du débat sur les comptes spéciaux du Trésor.

Mesdames, messieurs, la proposition de résolution que votre commission de la marine marchande vous demande d'adopter invite le Gouvernement à obtenir, par le dépôt d'un amendement à la convention internationale de Londres sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'inscription dans cette convention d'un signal d'alarme radiotéléphonique. Le Gouvernement devra prendre également des dispositions réglementaires pour rendre obligatoire sur les navires français équipés en radiotéléphonie un système de transmission automatique du signal d'alarme radiotéléphonique et pour définir les catégories de navires qui devront être munis du récepteur de ce signal.

Cette question a déjà été évoquée à cette tribune au moment de la discussion du budget de la marine marchande. Nous étions nombreux en cette veille de Noël à partager l'émotion de nos collègues du littoral de l'Atlantique dont la flottille de pêche venait d'être, une fois de plus, hélas ! éprouvée par une tempête particulièrement violente: sept navires disparurent corps et biens entraînant avec eux quatre-vingt-quatre marins pêcheurs. Tous ces navires étaient munis d'un poste de radiotéléphonie. Aucun message de détresse ne fut enregistré. Toutes les recherches demeurèrent vaines.

Dans le rapport qui vous a été distribué, j'ai rappelé la place occupée dans les textes de la convention de Londres par les installations radioélectriques à bord des navires. J'ai indiqué que, faute d'une définition internationale d'un signal de détresse émis en radiotéléphonie, une flottille très importante, qui comprend la totalité de nos 1.305 navires de pêche, se voit privée actuellement des avantages de sécurité offerts par un système automatique de déclenchement de l'alarme, comparable à celui qui existe obligatoirement sur les grands navires qui sont équipés en radiotélégraphie.

Or ce système a fait ses preuves. On lui doit le sauvetage de nombreuses vies humaines. J'ai rappelé son origine: la catastrophe du *Titanic*, qui coûta la vie à 1.500 personnes alors qu'à vingt milles du lieu où ce grand transatlantique anglais disparut au cours de son premier voyage, se trouvait un navire qui aurait pu vraisemblablement sauver tout le monde si son unique opérateur radio avait été à l'écoute.

Depuis 1947 le comité international des radiocommunications, qui groupe quarante nations maritimes, a mis à l'étude la possibilité d'étendre aux navires de moins de 500 tonnaux, et par conséquent à tous nos navires de pêche, à tous nos chalutiers, qui sont volontairement équipés en radiotéléphonie pour les besoins de leur exploitation, les avantages d'un système automatique de transmission du signal de détresse.

Les essais effectués ont donné des résultats concluants qui ont été soulignés par un avis définitif donné à Londres en 1953. Les appareils imaginés et mis au point sont d'une simplicité telle qu'ils ne posent aucun problème de manipulation, ce qui est essentiel pour un petit navire pris dans l'ouragan ou victime d'un grave accident de mer. J'ajoute que leur installation ne posera pas de problème financier. L'appareil transmetteur de radioalarme coûtera environ 40.000 francs.

Un délai assez long sera sans doute nécessaire pour l'accomplissement des formalités requises pour l'inscription d'un amendement au texte de la conférence internationale de Londres. Le résultat ne peut faire aucun doute puisque l'avis du comité international des radiocommunications a été adopté à l'unanimité des quarante nations maritimes qui composaient la septième assemblée plénière de la conférence de Londres.

Je n'insisterai pas ici, mes chers collègues, en l'absence de M. le ministre de la marine marchande, sur les détails techniques qui figurent dans le rapport qui vous a été distribué.

Si, comme votre commission de la marine et des pêches l'espère, le Conseil de la République veut bien adopter la proposition de résolution qui lui est présentée, je demanderai, par la voie du *Journal officiel*, à M. le ministre de la marine marchande de prendre le plus rapidement possible toutes les mesures réglementaires nécessaires pour que les premières installations obligatoires soient réalisées à bord des navires avant l'équinoxe d'automne, ce qui est possible.

Je lui demanderai aussi, par la même voie, de rechercher la possibilité de faire présenter dans nos écoles d'apprentissage maritime un appareil de démonstration autour duquel les patrons de pêche et leurs équipages seront invités à venir s'instruire.

Je souhaite que le premier de ces appareils soit présenté à l'école de Concarneau, à quelques pas de cette église où, il y a trois mois à peine, un des prédécesseurs de M. le ministre de la marine marchande d'aujourd'hui voyait passer devant lui le long cortège des veuves, le long cortège d'une centaine d'orphelins qu'une mer particulièrement cruelle venait de priver de leurs maris et de leurs pères. Toutes ces familles si douloureusement éprouvées verront ainsi que le Conseil de la République, après avoir salué leurs morts, entend mettre la science des hommes au service des vivants. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de résolution.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Le Conseil de la République invite le Gouvernement:

« 1° A obtenir par le dépôt d'un amendement à la convention de Londres sur la sauvegarde de la vie humaine en mer l'inscription dans cette convention du signal d'alarme radiotéléphonique tel qu'il est défini dans l'avis n° 125 du comité consultatif international des radiotélécommunications;

« 2° A prendre toutes dispositions réglementaires pour rendre obligatoire, sur les navires français équipés en radiotéléphonie, un système de transmission automatique du signal d'alarme radiotéléphonique et pour définir les catégories de navires qui devront être munis du récepteur de ce signal. »

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix la résolution.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 10 —

COMPTES SPECIAUX DU TRESOR POUR 1955

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955 (n°s 37, 61, 84, 96 et 98, année 1955).

Avant de passer à la discussion, je dois donner connaissance au Conseil de la République d'un décret désignant comme commissaires du Gouvernement pour assister M. le ministre des travaux publics dans la discussion du projet de loi:

MM. Ziégler, directeur du cabinet;
Charuel, conseiller technique;
Fleck, conseiller technique;
Runpler, directeur des routes;
Coquand, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Acte est donné de cette communication.

Voici, après pointage, le résultat du scrutin sur l'ensemble de l'article 1er et de l'état A:

Nombre de votants	268
Majorité absolue	135
Pour l'adoption	194
Contre	74

Le Conseil de la République a adopté.

Les articles 2 à 24 *series* ont été précédemment examinés par le Conseil de la République. Nous en sommes arrivés à l'examen du titre IV et de l'article 25, dont je vais donner lecture:

TITRE IV

Dispositions concernant le financement des investissements.

« Art. 25. — Le ministre des finances est autorisé à effectuer en 1955 par le débit du compte spécial d'investissement « Versement du Trésor au fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique », et dans la limite d'un montant

de 107 milliards de francs, les versements destinés à permettre l'octroi des prêts au titre de la législation sur les habitations à loyer modéré. »

La parole est à M. Chochoy.

M. Bernard Chochoy. Mes chers collègues, je n'ai pas l'intention, rassurez-vous, à l'occasion de l'examen de cet article 25, d'évoquer tout le problème du financement de nos constructions d'habitations à loyer modéré, mais je voudrais rappeler qu'en 1954, pour les prêts consentis au titre de la législation sur les habitations à loyer modéré, nous avions obtenu, en autorisations de programme 90 milliards et en crédits de payement 75 milliards. Pour cette année 1954, les remboursements se sont montés à 3.152 millions.

Pour l'année 1955, nous disposerons, au titre du budget de la construction, de 130 milliards d'autorisations de programme, et le ministre de la reconstruction du précédent gouvernement a déclaré d'une façon formelle devant l'Assemblée nationale, au moment de la discussion de son budget, que, si le 1er juillet, il apparaissait que les engagements étaient très avancés, il ne verrait pas d'inconvénient à accorder 10 milliards supplémentaires à la construction populaire. J'imagine, et j'en suis même persuadé, que cette déclaration de M. le ministre de la reconstruction n'a pu intervenir qu'avec l'accord du Gouvernement.

Au titre des crédits de payement pour l'année 1955, nous disposerons de 107 milliards. Quels seront les remboursements que nous enregistrerons au cours de l'année présente ? Nous ne pouvons fixer exactement le chiffre, mais il est à peu près certain que nous aurons environ 5 milliards, car ces remboursements, au fur et à mesure que les années passeront, deviendront de plus en plus importants.

En tout cas — et je veux le souligner — il y a officiellement 32 milliards de payement de plus en 1955 qu'en 1954; mais, en fait, cela ne fera que 30 milliards.

Je voudrais maintenant poser à M. le secrétaire d'Etat aux finances une question très précise. Peut-il nous assurer que, si à la fin de l'année 1955, ces crédits de payement s'avéraient insuffisants, on financerait quand même en se basant sur le plan triennal de constructions H. L. M. Pour nous, animateurs d'offices, il est extrêmement important de connaître la réponse de M. le secrétaire d'Etat aux finances à cette question.

La fédération nationale des offices publics d'H. L. M. doit tenir une assemblée générale vendredi prochain à Paris. Je suis persuadé que cette question y sera débattue et j'aimerais que, dès aujourd'hui, M. le secrétaire d'Etat puisse nous apporter une réponse sans équivoque.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. Gilbert-Jules, *secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.* Je donne bien volontiers l'assurance à M. Chochoy que, dans la limite des crédits d'engagement, si les crédits de payement qui figurent à ce chapitre sont insuffisants, les payements seront néanmoins effectués.

M. Bernard Chochoy. Monsieur le ministre, je vous remercie.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 25.

(*L'article 25 est adopté.*)

M. le président. « Art. 26. — Le ministre des finances est autorisé à effectuer en 1955 par le débit du compte spécial d'investissement « Versement du Trésor au fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique », et dans la limite d'un montant de 205 milliards de francs, des versements destinés à permettre l'octroi de prêts pour l'équipement rural et pour l'expansion économique dans la métropole ainsi que dans les territoires et départements d'outre-mer. » — (*Adopté.*)

« Art. 27. — Le ministre des finances est autorisé à consentir, au cours de l'année 1955, par le débit du fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique, et dans la limite des ressources constatées à chacune des sections dudit fonds:

« 1° Des prêts destinés à la construction de logements dans les conditions visées à l'article 2 du décret n° 54-160 du 11 février 1954;

« 2° Des prêts pour le financement des dépenses de travaux neufs des entreprises nationales visées à l'article 9 de la loi n° 48-32 du 7 janvier 1948, de la Société nationale des chemins de fer français, de la Compagnie nationale du Rhône et de la Société nationale Air France;

« 3° Directement ou par l'intermédiaire des établissements de crédit spécialisés, des prêts aux autres secteurs de l'économie; dans la mesure où ils s'imputeront sur la contribution du Trésor prévue à l'article 26 ci-dessus, ces prêts seront consentis conformément à la répartition figurant à l'état H, annexé à la présente loi.

« Le ministre des finances pourra, sur avis de la commission des investissements, modifier la répartition de l'état H visé ci-dessus, ou affecter à une ou plusieurs lignes dudit état une fraction des prêts prévus au paragraphe 2° ci-dessus. Il sera rendu compte des modifications ainsi effectuées aux commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République. »

L'article 27 est réservé jusqu'au vote de l'état H annexé.

Je donne lecture de cet état:

ETAT H

Prêts du fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique à divers secteurs de l'économie, imputables sur les versements du Trésor.

SECTEURS	PRÊTS
	Millions de francs.
Equipement agricole	9.800
Calamités agricoles	2.000
Sidérurgie	21.000
Aéroports, ports maritimes	3.000
Chimie	3.000
Industries de transformation et commerce	7.000
Tourisme	1.500
Territoires et départements d'outre-mer	13.000
Sarre	12.000
Fonds de prêts destinés à favoriser l'accroissement de la productivité	3.000
Total	75.300

Par voie d'amendement (n° 5), M. de Villoutreys, au nom de la commission de la production industrielle, propose, à la 6e ligne de cet état, de remplacer: « Industries de transformation et commerce », par le libellé suivant: « Industries de transformation, artisanat et commerce »... (le reste sans changement).

La parole est à M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys. Cet amendement a été déposé par la commission de la production industrielle. Il s'agit de modifier le libellé de la ligne 6, en ajoutant le mot: « artisanat ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances.* La commission accepte l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Je voudrais indiquer que, traditionnellement, l'artisanat bénéficie de prêts sur cette ligne du fonds. Si l'on mentionnait expressément l'artisanat, on serait peut-être incité à mentionner également les autres parties prenantes: coopératives, crédit maritime, d'où une surcharge inutile dans le libellé de la rubrique. Toutefois, si M. de Villoutreys estime indispensable cette addition du mot « artisanat » à la 6e ligne de l'état H, je n'y vois pas pour ma part d'inconvénient majeur.

M. le président. Monsieur de Villoutreys, l'amendement est-il maintenu ?

M. de Villoutreys. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'état H, ainsi modifié.

(*L'état H, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. Sur le texte de l'article 27, la parole est à M. Saller.

M. Saller. Mesdames, messieurs, je voudrais poser une question à M. le secrétaire d'Etat aux finances. L'article 27 autorise le ministre des finances à consentir, en 1955, dans la limite de 13 milliards, inscrits à la ligne 8 de l'état H, directement ou par l'intermédiaire des établissements de crédit spécialisés, des prêts pour l'expansion économique des départements et des territoires d'outre-mer.

Je voudrais avoir de M. le secrétaire d'Etat aux finances l'assurance que le mécanisme prévu jouera dans le cadre des dispositions de la loi du 30 avril 1946 créant le F. I. D. E. S. Je voudrais également qu'il me donne l'assurance qu'il ne sera pas question d'utiliser les possibilités de modification offertes par le dernier paragraphe de l'article 27 pour diminuer la dotation de 13 milliards prévue pour les départements et les territoires d'outre-mer. J'ose espérer qu'au contraire on envisagera d'augmenter cette dotation, ne serait-ce qu'en utilisant les moyens prévus à l'article 28 qui viendra en discussion tout à l'heure.

Je signale en particulier à M. le secrétaire d'Etat aux finances la nécessité d'aider, grâce à ce fonds d'expansion économique, non seulement les grandes industries qui augmenteront la capacité de production des territoires et des départements d'outre-mer, mais encore les industries de consommation créées dans ces territoires et départements à l'usage des populations, industries qui, très souvent, accélèrent la productivité jusqu'ici connue dans certains domaines et qui tendent à faire baisser les prix et, par conséquent, à faciliter l'existence des populations intéressées.

Je serais heureux que M. le secrétaire d'Etat aux finances puisse me donner les assurances que je lui demande, pour ne pas avoir à déposer un amendement qui préciserait mes intentions.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Sur les deux premières questions posées par M. Saller, je puis volontiers lui donner l'assurance qu'il me demande.

La troisième question ne dépend pas directement de mon département. Les conditions dans lesquelles les 13 milliards seront répartis doivent être vérifiées. Je suis convaincu que le Gouvernement tiendra le plus grand compte des observations qui viennent d'être présentées par notre collègue.

M. Saller. Je remercie M. le secrétaire d'Etat aux finances des assurances qu'il me donne.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 27 et de l'état H.

(*L'ensemble de l'article 27 et de l'état H est adopté.*)

M. le président. « Art. 28. — Les versements du Trésor au fonds de construction, d'équipement rural et d'expansion économique autorisés annuellement par la loi de finances pourront être majorés, par décret pris en application de l'article 22 de la loi n° 49-981 du 22 juillet 1949, modifié par l'article 17 de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950, dans la limite des crédits ouverts à la section II du compte d'affectation spéciale : « Dépenses diverses effectuées au moyen de la contrepartie de l'aide américaine. » — (*Adopté.*)

« Art. 29. — Les entreprises, organismes et collectivités qui émettront en 1955 des emprunts pour l'exécution du plan de modernisation et d'équipement pourront recevoir des bonifications d'intérêts pour le service de ces emprunts; l'intérêt laissé à la charge de l'emprunteur ne saurait être inférieur à 5 p. 100, ce taux étant ramené à 4,50 p. 100 pour les emprunts des entreprises sidérurgiques, des charbonnages et des entreprises d'armement maritime. » — (*Adopté.*)

« Art. 30. — Le quatrième alinéa de l'article 25 de la loi n° 53-80 du 7 février 1953, tel qu'il résulte de l'article 47 de la loi n° 53-1336 du 31 décembre 1953, est abrogé. » — (*Adopté.*)

« Art. 31. — Pour l'année 1955, les bonifications d'intérêts instituées par les articles 205, 206 et 206 *bis* du code de l'urbanisme et de l'habitation sont applicables aux emprunts émis ou contractés, dans la limite de deux milliards de francs, par les organismes d'habitations à loyer modéré et les sociétés de crédit immobilier.

« Sont également bonifiables dans les mêmes conditions sans limitation de somme, les emprunts contractés par ces organismes ou sociétés en vertu de l'article 1er de la loi n° 50-736 du 24 juin 1950. » — (*Adopté.*)

« Art. 32. — La garantie de l'Etat pourra être accordée dans la limite d'un montant de 250 millions de francs aux emprunts émis pour le financement des travaux d'aménagement et d'agrandissement d'établissements culturels français à l'étranger. » — (*Adopté.*)

« Art. 33. — Le ministre des finances, des affaires économiques et du plan est autorisé à donner la garantie de l'Etat, dans la limite de 1.500 millions de francs, à un emprunt qui sera contracté par la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est (S. N. C. A. S. E.) en vue du démarrage de la fabrication des avions de transport bimoteur *Hurel-Dubois* 32. » — (*Adopté.*)

« Art. 34. — Le montant maximum des emprunts que l'aéroport de Paris est autorisé à émettre en 1955 avec la garantie de l'Etat pour la couverture de ses dépenses de premier établissement est fixé à 2.500 millions de francs.

« Ce plafond pourra être porté à 4.500 millions de francs sur le vu d'un rapport de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques sur l'activité et la comptabilité de cet organisme, par décret pris après l'avis conforme des commissions des finances du Parlement. Toutefois, si aucun accord n'a pu être réalisé entre les deux commissions et le Gouvernement dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle la commission des finances de l'Assemblée nationale aura fait connaître son premier avis sur le décret, celui-ci pourra être publié avec le seul avis conforme de la commission des finances de l'Assemblée nationale. »

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, la nécessité s'impose au Gouvernement de demander au Conseil de la République de ne pas adopter le texte proposé par la commission des finances de cette assemblée et de revenir, au contraire, au texte de l'Assemblée nationale en ce qui concerne l'extension et la modernisation de l'aéroport de Paris.

En effet, le texte de la commission des finances a pour objet de bloquer 4 milliards et demi de l'emprunt à émettre par l'aéroport, avec la garantie de l'Etat, pour l'exécution de son programme d'extension. Le déblocage n'interviendrait qu'après le dépôt d'un rapport de la commission des comptes des entreprises nationalisées attestant que la comptabilité de cet organisme est désormais en ordre.

Il est exact, et la commission l'a constaté en examinant l'exercice 1950-1951, que des irrégularités de forme avaient été commises dans la tenue de la comptabilité de l'aéroport. Les méthodes ont été réformées depuis et, selon toute probabilité, la commission le constatera dans son prochain rapport.

Nous demandons donc au Conseil de la République de ne pas retenir le texte de sa commission des finances qui risque d'entraver complètement le déroulement des travaux dont l'utilité n'est pas contestée.

M. le président. Le Gouvernement demande la prise en considération du texte voté par l'Assemblée nationale, qui était ainsi conçu :

« Art. 34. — Le montant maximum des emprunts que l'aéroport de Paris est autorisé à émettre en 1955 avec la garantie de l'Etat pour la couverture de ses dépenses de premier établissement est fixé à 4.500 millions de francs. »

M. Edouard Corniglion-Molinier, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je voudrais ajouter deux choses qui me paraissent avoir une grande importance. La première, c'est que, comme le disait tout à l'heure mon collègue, si des reproches ont pu être faits concernant l'organisation ancienne de la comptabilité, aucune observation importante n'a

été présentée concernant la nature des dépenses effectivement faites; la seconde — et là nous rejoignons la question des investissements visée à l'article 34 — c'est que la commission de vérification elle-même a approuvé la prudence avec laquelle les projets ambitieux d'agrandissement de l'aéroport d'Orly ont été divisés en différentes tranches, qui seront réalisées successivement si le besoin en demeure certain. Or, cette prudence a été, en tout premier lieu, le fait de l'aéroport de Paris qui a, en temps utile, proposé aux autorités de tutelle des réductions possibles, susceptibles d'être appliquées aux projets initiaux sans porter atteinte aux besoins du trafic.

Il reste donc indispensable que, dans le cadre de cette politique prudente et réaliste, l'aéroport de Paris puisse disposer des moyens financiers nécessaires, et notamment de la possibilité d'emprunter 4.500 millions au titre de la loi de finances de 1955, sans restriction, puisque les observations susceptibles de justifier une réserve ont reçu satisfaction. C'est pourquoi je demande l'abandon du blocage de 2.500 millions.

M. le président. La commission des finances maintient-elle son texte ?

M. le rapporteur général. J'indique à mes collègues du Conseil de la République que je suis particulièrement étonné d'entendre le secrétaire d'Etat aux finances traiter une question de cette nature, où est en cause le contrôle des fonds publics, d'une manière aussi sommaire.

L'aéroport d'Orly présente, en ce qui concerne sa gestion, un exemple encore unique: celui d'une entreprise publique dont la comptabilité n'a pas seulement été critiquée par la commission de vérification des comptes des entreprises publiques qui fonctionne à la Cour des comptes, mais rejetée par la Cour des comptes.

Si vous vous référez aux commentaires qui ont justifié cette décision, vous constaterez que c'est un désordre comptable invraisemblable, l'absence quasi-totale des pièces justificatives des dépenses, l'ignorance ou la violation constante des règles les plus élémentaires de la comptabilité soit publique, soit privée qui ont empêché la Cour des comptes elle-même de s'y retrouver. De plus, il s'agit d'un organisme dont il n'est pas du tout prouvé, à l'heure actuelle — c'est seulement « probable », comme nous le dit le secrétaire d'Etat au budget — non seulement qu'il ait réformé ses méthodes, mais qu'il ait réussi à mettre au point sa comptabilité pour les exercices passés, si bien qu'on ne sait pas où l'on en est.

Or il s'agit, par cette disposition, de lui attribuer 4.500 millions supplémentaires. La commission des finances avait voulu d'abord supprimer complètement ce crédit en disant que si l'aéroport d'Orly était inapte à faire face à la tâche qu'on lui avait confiée il fallait, avant de lui allouer de nouveaux fonds, attendre qu'une réorganisation profonde change les hommes responsables qui s'étaient révélés incapables, des années durant, de mettre sur pied une comptabilité.

La commission des finances avait donc voulu supprimer complètement le crédit et c'est uniquement sur l'intervention de votre rapporteur général — dont on dit volontiers qu'il est toujours séduit par les conclusions les plus extrêmes — que l'on s'est rallié à cette proposition consistant à faire une demi-confiance à la valeur et à l'importance des réformes entreprises par l'aéroport d'Orly, et à lui donner en conséquence tout de suite la moitié du crédit demandé. Le surplus ne lui est pas refusé, mais il restera bloqué. Pour le débloquer, nous voulons avoir la garantie d'un nouvel avis, favorable cette fois, de cette même commission qui a déclaré que la comptabilité de l'aéroport d'Orly n'était pas acceptable. Voilà ce que nous avons fait. Rendez-vous compte, mes chers collègues! Où irions-nous si nous accédions aux désirs du Gouvernement en la matière ? La Cour des comptes, organe de contrôle de la gestion des fonds publics, a stigmatisé comme il convenait par un acte de caractère exceptionnel les fautes commises dans la tenue des comptes, et nous-mêmes, qui constituons l'instance suprême pour le contrôle de ces fonds, nous ne donnerions aucune suite aux constatations ainsi effectuées ?

C'est absolument impossible, vous le comprendrez, monsieur le secrétaire d'Etat au budget. J'ajoute que tout autre que vous pourrait à la rigueur demander cela; mais vous-même vous ne devriez pas déjuger un organisme qui veille pour vous et qui est placé directement sous votre autorité, ne l'oubliez pas.

Dans ces conditions, mes chers collègues, c'est à l'unanimité que dans cette Assemblée, où nous nous sommes toujours assigné pour mission de veiller à la bonne gestion des deniers publics, nous devons suivre la commission des finances dans la proposition qu'elle vous a présentée. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. Aubert, *président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. Aubert, *président et rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.* Mes chers collègues, aucun de nous ne peut être insensible aux arguments qui viennent d'être développés par M. Pellenc. Il est incontestable que les règles de la comptabilité publique doivent être respectées mais il y a une question, technique celle-là, qui préoccupe ma commission et qui me fera poser une question à M. le ministre des travaux publics.

Tout en comprenant parfaitement les réserves faites par M. Pellenc, nous voudrions avoir également l'assurance que les travaux essentiels de l'aéroport d'Orly ne seront pas interrompus. S'ils devaient l'être, cela n'enlèverait rien aux arguments de M. Pellenc, mais prouverait qu'il faudrait apporter une solution urgente à l'organisation et à la direction de l'aéroport. C'est la question que je pose parce qu'elle nous préoccupe très sérieusement

M. le rapporteur général. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La commission des finances maintenant son texte, je consulte l'assemblée sur la prise en considération pour l'article 34 du texte voté par l'Assemblée nationale.

(*Le Conseil ne prend pas ce texte en considération.*)

M. le président. Je mets donc aux voix, pour l'article 34, le texte de la commission.

(*L'article 34 est adopté.*)

M. le président. « Art. 35. — Le montant maximum des emprunts que l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger sera autorisée à contracter en 1955 avec la garantie de l'Etat est fixé à 200 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Art. 36. — Le montant maximum des emprunts que la Compagnie des chemins de fer franco-éthiopiens est autorisée à émettre en 1955 avec la garantie de l'Etat tant pour la couverture de ses dépenses de premier établissement que pour l'augmentation de son fonds de roulement est fixé à 384 millions de francs; l'augmentation du fonds de roulement sera fixée par un avenant à la convention du 8 mars 1909 entre l'Etat et la compagnie.

« Toutefois le montant de cette autorisation est provisoirement bloqué à concurrence de trois douzièmes. Le déblocage ne pourra être effectué, par décret, qu'après le dépôt, qui devra intervenir dans un délai maximum de six mois à compter de la date de promulgation de la présente loi, du rapport d'une commission d'experts chargée de faire connaître l'intérêt et la rentabilité de la Compagnie des chemins de fer franco-éthiopiens. » — (*Adopté.*)

TITRE V

Dispositions relatives au fonds d'investissement routier.

« Art. 37. — I. — A compter du 15 novembre 1954 à zéro heure, la taxe intérieure de consommation prévue au tableau B de l'article 265 du code des douanes est modifiée comme suit en ce qui concerne les produits désignés ci-après:

NUMÉRO du tarif douanier.	DÉSIGNATION DES PRODUITS	UNITÉ de perception.	QUOTITÉ
	Produits lourds du pétrole et produits assimilés:		
	Gas oils:		
Ex 335 A	.....	»	»
	Autres	Hectolitres.	3.015

« Les dispositions de l'article 266 *bis* du code des douanes sont applicables à cette modification qui ne s'applique ni en Algérie, ni dans les départements d'outre-mer.

« La majoration de taxe résultant des dispositions ci-dessus n'est pas soumise aux prélèvements effectués au profit du fonds d'investissement routier.

« II. — Les dispositions de l'article 414 du code des douanes sont applicables aux détournements de produits pétroliers d'une destination privilégiée au point de vue fiscal et celles de l'article 411 du même code à toute manœuvre ayant pour but ou pour résultat de faire bénéficier indûment son auteur ou un tiers d'une exonération, d'un dégrèvement ou d'une taxe réduite prévus en ce qui concerne ces produits. » — (*Adopté.*)

« Art. 38. — I. — Le dégrèvement prévu par l'article 6 de la loi n° 51-588 du 23 mai 1951, en ce qui concerne le gas oil utilisé pour les travaux agricoles, est porté à 2.000 francs par hectolitre.

« Cette disposition n'est pas applicable aux tickets émis au titre de l'année 1954, normalement venus à expiration le 30 novembre 1954.

« II. — Les crédits ouverts au ministère des finances, des affaires économiques et du plan, sur le chapitre 44-93 « Dégrèvement des carburants agricoles » du budget des finances, des affaires économiques et du plan (I. — Charges communes) pour l'exercice 1955, sont majorés d'une somme de 600 millions de francs. »

La parole est à M. Durieux.

M. Durieux. Mesdames, messieurs, à propos de l'article 38, nous voudrions attirer l'attention du Conseil et de M. le ministre sur les graves problèmes posés par la détaxe des carburants, telle que nous la connaissons aujourd'hui. La légère augmentation de la détaxe du gas oil n'en laisse pas moins subsister son insuffisance.

Je voudrais souligner plusieurs aspects de la question: le prix du carburant détaxé excessif, sa faiblesse quantitative, le mode de calcul des attributions et la date d'attribution des tickets.

Sur le prix du carburant, je me garderai bien de me lancer dans un exposé de politique générale agricole. Je veux simplement dire que les prix des carburants détaxés tels que nous les connaissons sont loin de permettre cette production compétitive dont certains nous entretiennent et que nous souhaiterions pouvoir réaliser. Quand l'essence détaxée coûte chez nous trois fois plus cher que dans les pays avec lesquels on nous compare, cela ne donne guère de possibilités. Il faut même être d'assez mauvaise foi pour considérer que la détaxe soit susceptible de permettre à l'agriculture de soutenir sans danger les prix qui lui sont actuellement imposés.

Insuffisance quantitative. Nous n'ignorons pas que, de ci de là, il existe quelques tricheries et qu'il arrive que le propriétaire d'un tracteur qui ne fonctionne pas puisse réussir à percevoir quelques tickets de détaxe; mais c'est là, beaucoup plus que toute autre chose, une légende. La vérité c'est que la quantité est nettement inférieure aux besoins, et cela pour une raison essentielle: c'est que, dans les calculs par lesquels on a déterminé les quantités à attribuer, on a systématiquement écarté tout ce qui concerne les transports.

Or personne n'ignore, monsieur le ministre, que cette partie de la consommation représente souvent la moitié de l'ensemble de la consommation des exploitations agricoles, en particulier lorsqu'il s'agit de fermes morcelées ou dont les bâtiments sont éloignés des terres, ou encore de leurs coopératives, et surtout quand il s'agit des cultures industrielles que nous connaissons dans certaines régions.

Mode de calcul des attributions. A plusieurs reprises, nous avons dit combien il était regrettable de ne pas voir procéder à des répartitions plus équitables. Il y a détaxe pour les carburants de certaines machines de récolte; il n'y en a pas pour les battages à la ferme, alors que, très généralement, chacun le sait, les fermes ne peuvent pas disposer d'un branchement assurant la marche de moteurs électriques de 30 CV. et plus et que les battages sont faits avec le tracteur de l'exploitation.

Ce n'est là qu'un exemple. Il y en a d'autres plus curieux encore. Une moissonneuse-batteuse automotrice bénéficiera de détaxe pour son moteur, mais une moissonneuse-batteuse à prise de force ne recevra rien.

Monsieur le ministre, vous pourriez peut-être me dire que ce que je viens d'évoquer intéresse davantage le ministre de l'agriculture que celui des finances, mais vous ne me le direz pas parce que vous savez bien que la solution des difficultés auxquelles je viens de faire allusion est fonction de l'attribution de crédits suffisants.

Je souhaite qu'il vous soit possible d'examiner la question avec toute l'attention qu'elle mérite et d'accorder au plus tôt davantage que ce qui est inscrit pour la détaxe des carburants.

Un autre aspect de la question concerne les dates d'attribution de tickets. Au paragraphe Ier de l'article 38, deuxième alinéa, il est indiqué: « Cette disposition n'est pas applicable aux tickets émis au titre de l'année 1954 normalement venus à expiration le 30 novembre 1954 ». Or nous sommes le 8 mars et les cultivateurs viennent seulement de percevoir, il y a quelques jours, le troisième et, j'imagine, dernier acompte des tickets 1954 dont on nous dit qu'ils sont venus à expiration le 30 novembre de l'année dernière!

Nous sommes à la veille des travaux de printemps, il est opportun de le signaler. On se demande vraiment pourquoi les tickets de l'année 1955, qui se trouvent actuellement dans les directions du génie rural, ne sont pas encore distribués.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, cette question des carburants agricoles est de toute première importance. Nous souhaiterions que les cultivateurs disposent de quantités plus grande à des prix plus bas pour pouvoir soutenir la concurrence des pays qui, sur ce point, sont plus favorisés.

Nos paysans sont actuellement très inquiets pour leurs débouchés. Qu'ils soient viticulteurs, cidriculteurs ou betteraviers, ils souhaiteraient qu'un pourcentage d'alcool, n'en déplaise à certains, soit utilisé dans la carburation.

Je voudrais dire combien je considère comme regrettable qu'un imprimé anodin, dont j'ai un exemplaire, qui se bornait à recommander le carburant ternaire, puisse avoir été saisi à l'occasion du salon de la machine agricole. Il n'a été autorisé qu'après maintes discussions. Qu'il me soit permis de dire que, dans les difficultés que connaît présentement notre agriculture, il est des brimades qui sont pour le moins aussi douloureuses qu'inadmissibles. (*Applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Mes chers collègues, il m'est impossible de répondre à la dernière question posée par mon ami M. Durieux. En effet, j'ignore tout de l'incident auquel il vient de faire allusion et, par conséquent, je risquerais de donner une réponse qui ne serait pas conforme à la réalité.

En ce qui concerne son intervention relative à l'article 38, je voudrais rappeler à mes collègues du Conseil de la République que la question de la détaxation des produits agricoles, sur le fond du problème, a été évoquée à l'occasion de la discussion du budget de l'agriculture.

J'indique d'autre part, en ce qui concerne le nombre de milliards nécessaires pour faire face à cette détaxation du carburant agricole qui, cette année, est de 10.600 millions, que c'est au cours de la discussion du budget des charges communes que le problème pourrait être soulevé. L'article 38 des comptes spéciaux du Trésor n'a qu'un but, c'est de faire augmenter de 500 francs par hectolitre le dégrèvement prévu pour le gas-oil utilisé pour les travaux agricoles du montant de l'augmentation de 500 francs par hectolitre qui découle de l'application de l'article précédent, l'article 37. Par conséquent, sur ce point, il ne peut y avoir, me semble-t-il, l'ombre d'une discussion: article 37, à compter du 15 novembre 1954, la taxe est augmentée de 500 francs par hectolitre; à compter du 30 novembre 1954, il y aura par hectolitre 500 francs de plus de détaxation pour les carburants agricoles, afin que le prix du gas-oil reste le même.

En ce qui concerne les agriculteurs, voilà exactement la portée de cet article 38. Par conséquent, toutes les observations pertinentes fournies par M. Durieux avaient surtout trait, je crois, au problème même de la détaxation des carburants agricoles que nous avons évoqué au moment de la discussion du budget de l'agriculture et que nous évoquerons éventuellement au moment de la discussion du budget des charges communes.

M. Durieux. Je pensais qu'il n'était pas inutile de le rappeler.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?

Je mets aux voix l'article 38.

(*L'article 38 est adopté.*)

M. le président. « Art. 39. — Il est institué, à compter du 1er janvier 1955, un dégrèvement de la taxe intérieure de consommation prévue au tableau B de l'article 265 du code des douanes en ce qui concerne les carburants désignés ci-après qui sont

consommés par l'aviation civile pour des essais de moteurs d'aviation ou des vols ne donnant pas droit à l'avitaillement en franchise.

NUMÉRO de nomenclature douanière.	DESIGNATION DES PRODUITS
334 A.	Essences de pétrole même additionnées d'éthyl-fluide, d'inhibiteurs de gomme et autres produits analogues.
334 C.	Pétrole lampant.
334 E.	Produits légers autres.

« Les taux, conditions et limites de ce dégrèvement seront fixés par décret.

« Les ouvertures de crédits nécessaires seront opérées par arrêté du ministre des finances, des affaires économiques et du plan. »

La parole est à M. Boudet.

M. Pierre Boudet. Je renonce à la parole.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je remercie la haute Assemblée de donner son accord au dégrèvement des carburants utilisés par l'aviation civile.

Je suis certain que cette mesure, qui répond au désir maintes fois exprimé par le Parlement, permettra de donner à notre aviation intérieure un essor qu'entravait jusqu'ici une lourde taxation. Elle permettra également de rendre concurrentiels à l'égard de l'étranger les prix pratiqués par les firmes chargées de la revision des moteurs et d'éviter, en cette matière, d'importantes sorties de devises. Elle facilitera enfin le développement de l'aviation privée.

Il reste à régler la question des modalités d'application de la détaxation. Je vais m'employer immédiatement à faire préparer et publier le décret dont dépend la mise en œuvre effective de cette mesure. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 39.

(*L'article 39 est adopté.*)

M. le président. « Art. 40. — Il est ouvert au chapitre 47-22 « Service de la sécurité sociale. — Contribution annuelle de l'Etat au fonds spécial de retraites de la caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines et à diverses caisses de retraites » du budget du travail et de la sécurité sociale pour l'exercice 1955, un crédit d'un milliard de francs qui sera versé à la caisse autonome mutuelle de retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. »

Par amendement (n° 30) M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de supprimer cet article.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mes chers collègues, j'avais demandé la suppression de cet article, parce que je considère que par cet article, on tend à nous faire approuver le décret-loi du 14 septembre 1954 qui a fait disparaître cette caisse autonome mutuelle des retraites.

Déjà l'Assemblée nationale, considérant que les décrets du 14 septembre et du 30 octobre 1954 n'apportaient pas au problème du régime des retraites des petits cheminots une solution qui lui paraissait satisfaisante, a disjoint cet article.

Notre commission des finances nous propose de le reprendre. Or, aux questions posées par l'Assemblée nationale, M. le ministre des finances a répondu que dans le décret du 14 septembre 1954, absolument rien ne pouvait permettre la solution du problème qui a préoccupé le Conseil de la République comme l'Assemblée nationale, c'est-à-dire une solution équitable au problème de la caisse autonome mutuelle des retraites.

En réalité, on nous propose de ratifier le décret du 14 septembre 1954 qui a soulevé l'opposition unanime des petits cheminots et des travailleurs des transports routiers.

Que contient ce décret ? Il reprend textuellement les articles du projet de loi déposé par le gouvernement le 28 juillet 1954, il modifie l'article 12 de la loi du 31 décembre 1943, il retarde la péréquation promise aux petits cheminots parce qu'il bloque les pensions au 31 décembre 1953 et défavorise les agents partant à la retraite en 1954 et ceux qui sont partis en 1952 et en 1953.

En bref, il abroge la loi du 19 août 1950 qui a été votée, à cette époque, par le Conseil de la République et il supprime à temps la caisse autonome mutuelle de retraites par l'affiliation au régime général de la sécurité sociale des agents embauchés postérieurement au 1er septembre 1954. Il est ainsi mis fin à un régime particulier avantageux pour les affiliés et existant depuis 1952.

Nous considérons que ce décret du 14 septembre 1954 constitue un acte de regression totale auquel le Conseil de la République ne voudra pas s'associer.

Dans ses commentaires, M. le rapporteur général nous indique qu'il paraît judicieux d'accepter la subvention du Gouvernement et que cela diminuera les charges des collectivités locales. Si l'on voulait diminuer les charges des collectivités locales résultant du décret du 14 septembre 1954, j'espère qu'il suffirait d'accepter de discuter les projets de loi qui sont déposés sur le bureau de l'Assemblée nationale et qui sont repris actuellement par M. Faraud, dans son rapport déposé sur le bureau de cette Assemblée le 18 juin 1954, projet de loi qui pourrait donner satisfaction aux petits cheminots et aux travailleurs des transports routiers en permettant de régler enfin cette affaire, qui n'a que trop duré. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Julien Brunhes. Je demande la parole contre l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Je demande la parole contre l'amendement parce que le problème même de la caisse autonome mutuelle des retraites des petits cheminots n'est pas en cause. Aujourd'hui, nous avons à faire, simplement dans l'article 40, à une proposition d'utiliser un milliard sur les ressources dues à l'augmentation de la taxe sur le gas oil pour permettre de diminuer les charges, à la fois du personnel et des collectivités locales, dans le nouveau règlement édicté par le décret du 14 septembre 1954.

Par conséquent, si nous suivions M. Dutoit, c'est-à-dire si nous votions contre l'article 40, tel qu'il est proposé par le Gouvernement et présenté par notre commission des finances, nous arriverions à ce résultat: sans avoir touché au fond le décret du 14 septembre 1954, nous empêcherions de payer les retraites des petits cheminots et nous ne permettrions pas de mettre à la charge de l'Etat à la fois le supplément de cotisation des intéressés et celui des collectivités locales qui résultent de l'application, à partir du 15 novembre dernier, du décret du 14 septembre 1954.

Par conséquent, je demande à cette assemblée de repousser l'amendement de M. Dutoit et d'adopter le texte de la commission des finances afin que, sans préjuger du règlement définitif du problème sur le plan technique, nous puissions au moins à la fois payer les retraites et ne pas augmenter les cotisations.

M. Dutoit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je m'excuse de ne pas être d'accord avec M. Julien Brunhes. Celui-ci indiquait que si nous repoussons cet article on ne pourra pas payer la péréquation des retraites des petits cheminots. Or, en réalité, dans le décret du 14 septembre 1954, rien n'est avantageux pour les petits cheminots. Au contraire, nous considérons que si nous acceptons ce décret, nous contresignons, en fait, la disparition d'un régime qui existe depuis 1922.

Je continue à penser que si l'on veut vraiment résoudre cette question de la caisse autonome mutuelle des retraites qui est en discussion depuis déjà plusieurs années devant notre assemblée, il faut avant tout vouloir discuter et appliquer une loi qui a été votée par l'assemblée.

D'autre part, si l'on veut vraiment, comme vous le dites, monsieur Brunhes, apporter des ressources aux collectivités locales, il suffirait — je le répète et je m'en excuse — que le Gouvernement acceptât immédiatement la discussion du rapport Faraud qui est déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Dutoit ?

M. Dutoit. Oui, monsieur le président.

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement s'oppose à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne s'oppose au texte de l'article 40, présenté par la commission ?

Je le mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 7), M. Bouquerel et les membres de la commission des moyens de communications proposent de compléter comme suit cet article:

« Le taux des cotisations, fixé par le décret du 14 septembre 1954, est modifié comme suit: « Exploitant, 11 p. 100; salariés, 6 p. 100; collectivités concédantes, 2 p. 100; Etat, 8 p. 100. »

La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. Cet amendement est nécessité par l'apport du milliard supplémentaire provenant de la taxe intérieure sur les carburants routiers. Du fait de cet apport, les taux des cotisations doivent être modifiés. Ces taux avaient été fixés par décret du Gouvernement précédent en vertu des pleins pouvoirs. Ces pleins pouvoirs ayant disparu, il y a lieu de rétablir ces taux maintenant. C'est la raison pour laquelle je propose ce nouveau barème, ainsi fixé: exploitants, 11 p. 100; salariés, 6 p. 100; collectivités concédantes, 2 p. 100; Etat, 8 p. 100.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le secrétaire d'Etat. Je dois évidemment attirer l'attention du Conseil de la République sur le fait que le vote par son assemblée du texte proposé par le Gouvernement va permettre de ramener le taux de cotisation de 8 à 2 p. 100 en ce qui concerne les autorités concédantes.

Le Gouvernement est d'accord sur l'amendement présenté par M. Bouquerel avec une seule réserve s'il me le permet. Je lis en effet dans l'exposé des motifs: « cette modification est rendue nécessaire par le fait que le taux précédent a été fixé par un décret-loi » et que « les pleins pouvoirs ayant été accordés au seul gouvernement précédent, il faut maintenant une disposition législative... ».

Je veux penser qu'il ne s'agit pas là d'un préjugé défavorable à l'encontre de la demande de pouvoirs spéciaux que formulera le Gouvernement actuel. (*Sourires.*)

M. Pierre Boudet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boudet.

M. Pierre Boudet. Je voudrais quand même une explication. M. Bouquerel nous dit que le milliard prévu dans le texte du Gouvernement, et dont la commission demande la reprise, a pour effet de réduire la cotisation des exploitants, des agents. M. le secrétaire d'Etat aux finances vient de nous indiquer que cela aurait pour résultat de diminuer les cotisations des autorités concédantes. Est-ce, à la fois, des autorités concédantes, des exploitants et des agents ou seulement des autorités concédantes ?

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. J'ai pris simplement un exemple, parce que je pensais que mon collègue et ami, M. Boudet, avait sous les yeux l'amendement de M. Bouquerel. Il aurait vu ainsi que la cotisation des exploitants serait ramenée de 13 à 11 p. 100, celle des agents de 7 à 6 p. 100, celle des autorités concédantes de 8 à 2 p. 100 et que celles de l'Etat demeureront fixées à 8 p. 100, sans réduction.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Bien sûr!

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 40 ainsi complété.

(*L'article 40 est adopté.*)

M. le président. « Art. 41. — Le prélèvement effectué sur le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers au profit du fonds d'investissement routier est fixé comme suit:

« Pour 1955:

« 13 p. 100 au profit de la tranche nationale;
« 2 1/2 p. 100 au profit de la tranche départementale;
« 2 1/2 p. 100 au profit de la tranche vicinale;
« 1 p. 100 au profit de la tranche urbaine;
« 1 p. 100 au profit de la tranche rurale.

« Total: 20 p. 100.

« Pour 1956:

« 13 1/2 p. 100 au profit de la tranche nationale;
« 2 1/2 p. 100 au profit de la tranche départementale;
« 2 1/2 p. 100 au profit de la tranche vicinale;
« 1 1/2 p. 100 au profit de la tranche urbaine;
« 1 p. 100 au profit de la tranche rurale.

« Total: 21 p. 100.

« A partir de 1957:

« 14 p. 100 au profit de la tranche nationale;
« 2 1/2 p. 100 au profit de la tranche départementale;
« 3 p. 100 au profit de la tranche vicinale;
« 1 1/2 p. 100 au profit de la tranche urbaine;
« 1 p. 100 au profit de la tranche rurale.

« Total: 22 p. 100. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Mes chers collègues, une fois de plus, nous voilà sur le problème du fonds routier. Je ne veux pas abuser de l'attention du Conseil. C'est pourquoi d'ailleurs j'avais demandé la parole primitivement, sur l'article 37, afin d'avoir un peu plus de temps pour m'expliquer; mais j'ai pensé qu'il valait mieux n'en parler qu'une fois et, sur l'article 41, M. le président fera preuve de quelque indulgence si je dépasse très légèrement les cinq minutes.

A l'origine, qu'avons-nous décidé ? Dix-huit pour cent sur les routes nationales, 2 p. 100 sur les départementales, 2 p. 100 sur les vicinales. Ces 22 p. 100 ont été réduits sans arrêt et, chaque fois, on nous a dit: « Vous savez, c'est provisoire ». On nous a même fait voter, un jour, ici, sous prétexte de douzième, les dispositions concernant le fonds routier pour toute l'année. C'était vraiment un comble d'habileté, habileté qui nous a valu de paraître accepter dans la forme, mais non pas d'accepter jamais dans le fond ces réductions abusives et que, je le répète, on déclarait provisoires.

Le résultat est simple. En quatre ans, nous avons eu 62 milliards en moins sur le fonds routier et la conséquence, toute le monde peut la constater sur nos routes.

Il serait trop facile, je le sais bien, de chercher à émouvoir en parlant des 5.200 tués, mais enfin c'est un fait, un fait extrêmement douloureux. Nous sommes tous persuadés que ce chiffre pourrait être considérablement réduit si on faisait quelques efforts supplémentaires. C'est encore un fait que, si la circulation est dangereuse, elle est, en plus et en tout cas, diffi-

cile, et comment pourrait-on penser qu'il puisse en être autrement alors que cette année on a fabriqué en France quelques 600.000 véhicules. Il faut tout de même les faire circuler quelque part.

Je m'adresse ici à notre collègue, pour qui nous avons, à titre personnel, beaucoup d'estime...

M. le secrétaire d'Etat. N'en auriez-vous pas pour la fonction ?

M. le rapporteur de la commission des moyens de communication...

...mais qui, secrétaire d'Etat aux finances, nous a affirmé que c'était nous, après tout, qui avions voté les réductions du fonds routier. C'est, je crois, ce que vous avez eu l'occasion de nous affirmer lors de discussions précédentes, alors que certains termes, peut-être un peu excessifs et inhabituels à cette assemblée, je ne veux pas les répéter ici, étaient employés. La qualification des actes gouvernementaux successifs dont vous n'êtes nullement responsable, puisque vous n'étiez pas alors au Gouvernement, avait été faite avec quelque sévérité, me semble-t-il, par notre rapporteur général et par d'autres de nos collègues, qui avaient même prononcé le mot « d'escroquerie », faisant ainsi sursauter les membres du Gouvernement.

Je voudrais quand même simplement, sans insister autrement, montrer jusqu'à quel point, alors que nous sommes pris dans une manœuvre gouvernementale, surtout si elle vient des finances, elle se retourne contre nous alors que nous faisons preuve de bonne foi et de bonne volonté.

Je lisais l'autre jour avec quelque amusement l'article 37 du code pénal — M. le secrétaire d'Etat au budget est précisément un juriste — et je constatais qu'il assimile, au paragraphe 2, alinéa *c*, — vous voyez que je suis précis — à la pratique des prix illicites le fait de subordonner la vente d'un produit à l'achat concomitant d'un autre.

C'est très exactement ce qu'on a fait. On nous a dit: « On opère une réduction sur le fonds routier. Evidemment, vous n'êtes pas d'accord, mais il faudrait tout de même voter le budget pour ne pas le laisser en panne ». Comme cette assemblée est raisonnable, elle a accepté de voter le budget que lui présentait le Gouvernement, tout en se prononçant contre les réductions frappant le fonds routier. C'est pourquoi il nous semble impossible qu'on vienne maintenant nous reprocher un acte que nous avons accompli pour faire preuve de bonne volonté.

M. le secrétaire d'Etat. A condition qu'on ne nous le reproche pas non plus dans les termes où cela a été présenté.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. C'est pourquoi j'ai évité de les employer avec la même sévérité (*Sourires*); mais c'est pourquoi aussi nous pensons qu'à l'occasion de cette discussion, aujourd'hui, il faut rétablir le fonds routier tel qu'il était prévu. (*Très bien!*)

C'est aujourd'hui une autre méthode qui est pratiquée et qui s'exprime sous la forme de « donner et retenir ne vaut ». Ainsi, cette année, on nous dit: « Vous aviez 14 p. 100, on vous donne 20 p. 100 », en reconnaissant que ce n'était pas assez, condamnant ainsi par la même occasion ce qui avait été pratiqué jusqu'alors. Or, on nous donne 6 p. 100 supplémentaires, mais 6 p. 100 en apparence et 1 p. 100 en réalité. Cela fait encore partie de ce genre d'opérations que nous n'aimons pas beaucoup, ou du moins nous voudrions qu'on nous parle franchement. Pourquoi 1 p. 100 au lieu de 6 p. 100 ? Parce que, cette année, dans les 6 p. 100, 3 p. 100 vont à la reconstruction des ponts et, selon le texte de la commission des finances, 1 p. 100 à la voirie urbaine et 1 p. 100 aux chemins ruraux.

Nous ne discutons pas du tout l'intérêt que présentent ces différentes affectations. Le problème n'est pas là. Nous savons très bien qu'au point de vue urbain, notamment, il y a des efforts considérables à faire. Nous avons pu constater, lors des récentes inondations, alors que deux ponts sur quatre étaient coupés — je parle des ponts de Saint-Cloud, de Suresnes, de Puteaux, de Neuilly — ce qui conduisait à un doublement artificiel de la circulation, ce que sera la situation d'ici sept ans, alors que la circulation aura doublé. Nous sommes donc tout à fait d'accord sur les besoins urbains.

En ce qui concerne la voirie rurale, nous représentons ici des collectivités. Nous sommes tous des ruraux ou en tout cas nous avons la charge de leurs intérêts. Nous sommes absolument convaincus par les arguments avancés par notre collègue M. Boudet et admis par la commission des finances. Il ne s'agit nullement de discuter l'intérêt des chemins ruraux. Je ne veux pas faire non plus quelque sensiblerie, parler du médecin, de l'enfant, de l'école, de la récolte, cela est évident; mais ce contre quoi la commission que j'ai l'honneur de présider et que je représente ici s'élève, c'est contre le fait que cet argent soit pris sur le fonds routier et qu'ainsi, une fois de plus, après nous avoir bercé pendant des années de l'espoir que les mesures restrictives seraient provisoires, nous soit présentée maintenant une mesure, définitive celle-là, et qui à tout jamais enlève au fonds routier les crédits qui lui avaient été attribués à l'origine.

Je sais bien que depuis, mais la commission que je préside ne pouvait le connaître, il y a eu un amendement déposé par M. Clavier. Cela prouve bien d'ailleurs que ceux-là mêmes qui sont partisans de ces affectations se rendent compte de ce qu'elles ont de dangereuses, puisque cet amendement prévoit de leur donner un caractère provisoire, ce qui, dans une certaine mesure, je le reconnais, en atténuerait les effets, mais cela n'annulerait en rien le fait que les sommes affectées à l'heure actuelle aux tranches nationale, départementale et vicinale sont insuffisantes.

Je voudrais, mes chers collègues, vous citer un dernier chiffre, un dernier fait, qui me paraît particulièrement caractéristique de la position que nous défendons. De l'avis du directeur général des routes qui, en compagnie du ministre des travaux publics, a été entendu récemment par la commission que je préside, les accidents — ces accidents dont je déplorais tout à l'heure la fréquence et l'importance, qui se chiffrent par plus de 5.000 tués en une année — se répètent à peu près invariablement aux mêmes points, ou, en tout cas, il y a un certain nombre de points critiques que l'on connaît bien, de croisements, de passages difficiles où la grosse majorité des accidents se produit.

Pour supprimer ces points difficiles, les améliorer, les rendre beaucoup moins dangereux, il faudrait 5 milliards. Cinq milliards, même si nous ne réduisons la perte de vies humaines que de 3.000 par an, cela ferait 1.700.000 francs par tué. Ne serait-ce pas de l'argent bien placé ?

Eh bien! dans les crédits qui nous sont proposés, on ne pourra pas affecter plus de 500 millions à ces points difficiles et je ne crois pas qu'en soutenant le point de vue de la commission des moyens de communication on aille à l'encontre de la défense des voies urbaines ni des chemins ruraux. Il faut souligner le danger que présente notre équipement routier actuel. On a dit que notre réseau était le plus dense et le plus beau du monde, c'est possible, mais c'est précisément parce qu'il est dense et étendu qu'il faut davantage d'argent pour le perfectionner et l'adapter à la circulation automobile moderne. Avant de prendre votre décision, n'oubliez jamais que 5 milliards sont nécessaires à la sécurité alors que 500 millions seulement y sont affectés.

Pour conclure, je dirai que ce qui me paraît le plus important dans ce débat — et là je me tourne vers les ministres, vers le Gouvernement — ce n'est point peut-être tellement encore de nous redonner des crédits, des crédits importants — et si j'ai mis quelque véhémence à en demander le rétablissement, c'est parce que je le crois vraiment nécessaire — c'est de revenir au respect de nos conventions. Quand il y a une convention entre le Gouvernement et le Parlement et que, pour des raisons d'opportunité, on nous en demande le report, un certain décalage ou des solutions provisoires, nous acceptons, mais c'est seulement parce que nous sommes raisonnables, parce que notre assemblée l'est également, c'est une assemblée de réflexion (*Très bien!*); mais lorsque la méthode se prolonge, nous aurions tort, je crois, de rester impassibles car ce ne serait plus raisonnable et, de plus, c'est une mauvaise méthode de gouvernement.

M. Verdeille. Et puis nous avons eu le temps de réfléchir!

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. C'est pourquoi je crois, messieurs les ministres, que si vous nous redonniez ce que vous aviez promis — sinon vous, du moins vos prédécesseurs — le crédit ministériel, le crédit gouvernemental, y gagnerait et ce serait fort heureux pour les gouvernements à venir et même pour le respect de nos institutions. (*Applaudissements.*)

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Mes chers collègues, j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'intervention de M. le président de la commission des moyens de communication. Je voudrais tout de même — il me le permettra sans doute — prendre la défense du Gouvernement, quel qu'il soit.

Comment se présente cette affaire du prélèvement ? La loi du 3 décembre 1951 a institué un fonds routier et prévu un prélèvement de 20 p. 100 sur les taxes sur les carburants routiers et une tranche départementale de 2 p. 100. C'était là le texte voté par l'Assemblée nationale. Lorsqu'il est venu devant le Conseil de la République, celui-ci a diminué de 20 à 18 p. 100 le montant de la taxe pour la tranche nationale et il a ajouté une tranche de 2 p. 100 pour la voirie vicinale. Puis, dès le mois d'avril 1952, au moment du vote du budget de l'année 1952, le Parlement — à la demande du Gouvernement, c'est entendu, mais le Parlement l'a accepté — a décidé que ces prélèvements de 18, 2 et 2 p. 100, faisant un total de 22 p. 100, n'entreraient pas en application.

Je sais bien qu'on fait allusion à la transaction. Le Gouvernement vous a dit : mais si nous n'appliquons pas la loi que vous avez votée le 30 décembre 1951, cela va faire un trou dans mes recettes d'une dizaine de milliards, et je ne peux pas, eu égard aux autres charges qui pèsent sur l'Etat, consentir ce sacrifice. Le Parlement, éclairé, a accepté que, pour l'année 1952, la tranche nationale de 18 p 100 soit ramenée à 10 p. 100.

Et puis, l'année suivante, la même question s'est posée, et je suppose que le Gouvernement, quel qu'il soit, a dû dire au Parlement : « Je ne peux pas accepter un prélèvement sur mes recettes qui les diminue d'une dizaine de milliards ». Ainsi le Parlement, pris entre des considérations particulières et contradictoires, a accepté la position prise par le Gouvernement et l'a maintenue pour 1953. Il l'a maintenue encore pour l'année 1954.

Cette année, une transaction va intervenir, je l'espère, entre le Parlement et le Gouvernement, d'après laquelle le taux global, fixé primitivement à 22 p. 100, va être de 20 p. 100 pour l'année 1955, de 21 p. 100 pour l'année 1956, et retrouvera son taux plein pour l'année 1957.

C'est un sacrifice important pour les finances publiques, car il ne faut pas oublier que le fait de porter de 14 à 20 p. 100 le prélèvement va entraîner une diminution de recettes pour le Trésor de 12 milliards cette année, et que cette diminution sera de 14 milliards pour l'année prochaine et de 16 milliards pour 1957, toutes choses demeurant égales par ailleurs.

M. Boisrond. Puisque c'est la loi !

M. le secrétaire d'Etat. Voilà la défense que j'avais tout de même à présenter au nom du Gouvernement.

M. Aubert nous disait tout à l'heure : « On nous l'a donné ! » Les finances de l'Etat sont les finances de tous les citoyens. Les dépenses qui sont demandées au Gouvernement, à l'Etat, sont demandées, en réalité, à tous les citoyens, à l'ensemble des citoyens.

Par conséquent, je ne pense pas que l'on puisse, ni les uns ni les autres, s'accuser de tricherie, ou même employer les termes encore plus véhéments qui ont été employés lors d'une précédente discussion.

Trois ou quatre années de suite, le Gouvernement a dit au Parlement : je vous demande de ne pas appliquer la loi telle qu'elle est votée, parce que je me trouverais en présence d'un déficit de 10 à 12 milliards dans mes recettes ; j'ai besoin de cette somme pour faire face aux autres dépenses que le Parlement estime aussi nécessaires et aussi indispensables que celles qui ont été affectées au fonds routier. Aujourd'hui, nous pouvons faire un effort, nous sommes heureux de le faire ; je pense que, dans l'accord et la concorde, la discussion pourra se poursuivre sur la question du fonds routier.

M. Pierre Boudet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boudet.

M. Pierre Boudet. Mesdames, messieurs, la commission des finances a bien voulu accepter un amendement que j'ai déposé devant elle et qui tend à la création d'une tranche rurale par prélèvement de 1 p. 100 sur le produit du fonds routier. Il n'est pas inutile de tenter de justifier la nécessité de la création de cette tranche rurale. La question est d'actualité et il me suffit, pour le prouver, de lire un extrait de l'enquête faite par l'Assembée permanente des chambres d'agriculture sur la voirie rurale, que vous trouverez dans son numéro 29 du 1er avril 1953.

L'Assemblée permanente, en effet, invitait les chambres départementales à étudier tout particulièrement cette question à leur session de mai, notamment au point de vue de la classification des chemins, de la réfection et de l'entretien permanent de la voirie rurale par le recours aux procédés modernes d'utilisation des éléments du sol, financés par des emprunts à long terme, et demandait au Gouvernement et au Parlement d'attribuer à l'entretien et à la réfection de la voirie vicinale et rurale une part essentielle des crédits dont ils disposent sur le fonds national routier.

L'Assemblée permanente indiquait ensuite, à la page 4, que la voirie rurale restait incomplète, inadaptée aux nécessités modernes, en mauvais état permanent, qu'au point de vue social, dans certaines régions, l'état lamentable de la voirie agricole restait une des causes de la désaffection des campagnes ou de la psychologie spéciale de ceux qui s'accrochent au sol natal et supportent bon gré mal gré leur isolement matériel et moral.

En demandant donc la création d'une tranche rurale, le Conseil de la République satisfera aux vœux de l'organisme particulièrement compétent qu'est l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture.

Non seulement, il satisfera au vœu des chambres d'agriculture, mais il reprendra une tradition déjà fort ancienne, car le texte de base concernant la voirie rurale est un texte d'origine sénatoriale. Le 15 février 1877, le Sénat examinait un rapport des sénateurs Emile Labiche et Léon Clément concernant le régime des chemins ruraux. Après deux délibérations, le Sénat adoptait le projet de sa commission compétente et la Chambre des députés, saisie à son tour, adoptait sans modification le texte du Sénat. C'est donc un texte sénatorial qui est devenu la loi du 20 août 1881. Il n'est peut-être pas mauvais que nous reprenions une tradition ancienne du Sénat.

Cette loi de 1881 sur la voirie rurale était fort bien rédigée, mais je dois dire qu'elle n'avait pas prévu tous les aspects du problème et que, notamment, elle en avait négligé singulièrement l'aspect financier. En effet, dans son article 9, la loi se contente de dire que « l'autorité municipale est chargée de la police et de la conservation des chemins ruraux ». Dans son article 10, elle ajoute : « Elle pourvoit à l'entretien des chemins ruraux reconnus, dans la mesure des ressources dont elle peut disposer ». En cas d'insuffisance des ressources ordinaires, les communes sont autorisées à pourvoir aux dépenses des chemins ruraux reconnus, à l'aide soit d'une journée de prestations, soit de centimes extraordinaires.

En fait, je crois que l'on peut dire qu'en codifiant la législation de la voirie rurale, le législateur de l'époque, soit que la nécessité s'en fît moins sentir qu'aujourd'hui, soit qu'il n'ait pas voulu aborder le problème du financement, avait un peu négligé cet aspect de la question. Mais déjà dans la loi de base, il a été fait une distinction importante dans les diverses catégories de voirie rurale. En effet, comme vous l'avez constaté à la lecture de l'article 10, on prévoyait le financement des chemins ruraux reconnus, mais on ne parlait pas du financement des chemins ruraux non reconnus. Je crois d'ailleurs que la distinction est nécessaire et je suis d'avis qu'il faut la conserver.

La voirie rurale se divise, vous le savez, en deux grandes catégories. Cette voirie représente une longueur kilométrique extraordinaire, puisque nous avons plus de 500.000 kilomètres de chemins ruraux, dont environ 215.000 de chemins ruraux reconnus. Pour qu'un chemin rural soit reconnu, il faut, d'après la loi, qu'il ne soit pas classé dans une autre catégorie de voie publique, qu'il appartienne à la commune, qu'il soit affecté à l'usage du public et qu'il ait fait l'objet de la procédure de reconnaissance. Cette procédure de reconnaissance est fixée et établie par l'article 4 de la loi du 20 août 1881. Elle a reçu de nombreuses applications. Je dois dire cependant que dans certains départements la procédure de reconnaissance des chemins ruraux n'a pas été souvent appliquée et l'on en arrive ainsi à de grands écarts entre les départements.

J'indique en passant que si la tranche rurale était adoptée, ce serait peut-être là une indication donnée aux municipalités pour faire reconnaître une partie de leurs chemins ruraux et j'en serais pour ma part fort satisfait.

A titre d'indication, je dois vous signaler que la voirie rurale reconnue représente, pour les communes dont la population est inférieure à 400 habitants, un total de 72.040 kilomètres, ceci pour 20.620 communes. Je disais précédemment que la

proportion selon les départements entre les chemins ruraux reconnus et les chemins ruraux non reconnus était très grande. Je peux citer quelques chiffres: dans la Sarthe, les chemins ruraux reconnus couvrent 12.006 kilomètres; on compte seulement 130 kilomètres de chemins ruraux non reconnus. Par contre, si je prends la Lozère — je cite les cas extrêmes — 3.575 kilomètres de chemins ruraux ne sont pas reconnus. Il n'en existe pas qui soient reconnus. Dans la Lozère, si la tranche rurale est acceptée et votée, il faudra s'efforcer de diligenter la procédure de reconnaissance des chemins ruraux.

Cela dit, est-il utile et opportun de voter une tranche rurale pour moderniser la voirie rurale ? Comme je tiens à m'entourer des renseignements les plus valables, j'ai extrait du rapport de l'inspection générale pour 1952-1953 les lignes suivantes, que je livre à vos méditations. Il est dit à la page 37 du rapport que: « la multiplicité des régimes auxquels sont soumis les voies à vocation agraire suffirait à elle seule à montrer l'utilité d'une unification statutaire; mais la modernisation de l'agriculture française exige encore plus qu'une refonte des textes. Il n'est pas douteux, en effet, que par leurs caractéristiques et leurs tracés, comme par leur état d'entretien, les voies agraires ne répondent plus aux besoins d'une organisation mécanisée des exploitations. Leur insuffisance est en grande partie une conséquence de la structure périmée de l'économie agricole, du morcellement des terres, qui imposent la multiplication des voies d'accès ».

Parmi les causes de mauvais entretien de la voirie rurale, l'inspection générale souligne une cause financière due à la pauvreté des communes. « Ce n'est pas, dit-elle, un problème juridique, mais un problème financier ».

Je pense, mesdames, messieurs, que sur la nécessité de faire un effort pour la voirie rurale, il n'y aura pas de contestations au fond. Tout à l'heure, au nom de la commission des moyens de communication, M. Aubert protestait contre le fait que la création de tranches, soit départementale, soit vicinale, soit urbaine, soit rurale, avait pour résultat fatal de diminuer le prélèvement sur le fonds routier pour l'entretien de la voirie nationale. C'est évident. J'ajoute que votre commission, et celui qui vous parle, ont pris la précaution de ne pas majorer le prélèvement de 20 p. 100 pour l'année 1955, pas plus que pour les années ultérieures, parce que, avertis par une ancienne expérience, ils ne voulaient pas qu'on leur oppose l'article 1er de la loi de finances ou l'article 47 de notre règlement. Par conséquent, il a bien fallu prendre quelque part le 1 p. 100, c'est-à-dire les 2 milliards de dotation que la commission des finances vous propose de créer.

Je dois dire que l'appréciation de l'inspection générale en ce qui concerne la voirie nationale est certainement beaucoup moins pessimiste que celle de M. Aubert. J'ai consulté ce rapport fort instructif et, en ce qui concerne le réseau national, vous trouverez à la page 16 une appréciation que je résume ainsi: le réseau national semble à l'heure actuelle très suffisant, sinon par ses caractéristiques, du moins par sa densité, pour assurer le trafic d'intérêt national. Il est d'ailleurs, et de loin, le plus dense et le plus long des réseaux d'Etat de l'Europe occidentale. Il est indiqué que, le réseau national français étant d'environ 80.000 kilomètres, le réseau national anglais entretenu par le budget général n'est que de 13.000 kilomètres, le réseau d'Etat italien comporte 21.000 kilomètres et le réseau d'Etat allemand ne dépassait pas 50.000 kilomètres avant 1939.

Je n'engagerai pas de polémique sur la question de l'entretien du réseau national et je veux m'en tenir à mon seul propos, à savoir s'il est nécessaire, opportun et urgent de prendre des mesures pour l'entretien de la voirie rurale.

M. Aubert me fait un signe affirmatif et je l'en remercie. C'est d'autant plus urgent que la voirie nationale a ses crédits et que la voirie départementale a des crédits importants, votés d'ailleurs en partie par les départements. Je signale qu'en 1950, 35 milliards provenant des ressources départementales ont été consacrés à la voirie départementale. A ces ressources propres s'ajoutent les subventions de l'Etat provenant du fonds routier, soit 4 milliards, plus 1.700 millions pris, de 1946 à 1950, sur le plan d'équipement national. Par conséquent, de ce côté-là, sans prétendre pour autant que les crédits sont suffisants ou surabondants, il existe, pour l'entretien des chemins départementaux, diverses sources de crédits importants.

En ce qui concerne les chemins vicinaux, il existe également des ressources importantes. La taxe vicinale a produit, en 1950, 12.923 millions, plus 4 milliards de prélèvement sur le fonds routier, plus des participations des départements et de l'Etat pour un total qui était de 2.500 millions en 1951.

Mais pour la voirie rurale qu'existe-t-il ? Il n'existe aucune ressource spéciale. Les chemins ruraux ne font l'objet d'aucun financement spécial, sauf les suivants: les centimes ordinaires des communes; une cinquième journée facultative de prestations non convertible en taxe vicinale; l'utilisation des crédits de vicinalité lorsque tous les travaux nécessaires sur les chemins vicinaux ont été faits et avec l'autorisation de l'autorité de tutelle — en fait, cela ne représente pas grand'chose; les centimes additionnels, et l'on sait où en sont les communes en ce qui concerne les centimes additionnels, à quels chiffres astronomiques on arrive; enfin les emprunts, les subventions industrielles, c'est-à-dire pratiquement zéro, et les offres de concours.

J'allais oublier les subventions départementales, mais quelle que soit leur importance, elles sont limitées par les possibilités financières du département, c'est-à-dire qu'en ce qui concerne la voirie rurale et notamment les petites communes rurales, l'entretien du réseau des chemins ruraux, et même seulement des chemins ruraux reconnus, pose des problèmes financiers absolument insolubles.

Je connais personnellement quelques communes de mon département qui, devant l'état lamentable de la voirie rurale, ont contracté des emprunts très importants, car il fallait refaire tout le réseau. Elles se sont mises dans une situation financière telle que, pendant trente ans, elles ne pourront absolument faire aucune réalisation, l'amortissement des dettes contractées ne le leur permettant pas.

Aussi, sans prétendre avoir trouvé la solution du problème du financement de la voirie rurale, mais pour essayer de venir en aide aux collectivités locales sur ce problème capital, j'ai proposé — la commission des finances a bien voulu l'accepter — un prélèvement de 1 p. 100 sur le fonds routier. Cela procurera 2 milliards. Personne ne pense, j'imagine, qu'avec 2 milliards nous résoudrons le problème de la modernisation totale de la voirie rurale...

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Sûrement pas !

M. Pierre Boudet. ...et moi, le premier. Je sais fort bien que ce crédit ne permettra pas, dans l'immédiat, de résoudre le problème posé. Mais est-ce une raison, parce que nous ne ferons pas tout immédiatement, de ne pas essayer, dès maintenant, de faire quelque chose ? Il est urgent de commencer les réalisations. Je me souviens, en effet, que, lors de la discussion du budget de l'agriculture, j'avais demandé au ministre, qui était alors notre collègue M. Houdet, de penser à ce problème de la voirie rurale. Il m'avait répondu que le ministère de l'agriculture étudiait, avec le ministère de l'intérieur, la refonte de la législation sur la voirie rurale. J'en accepte l'augure, mais nous savons tous, hélas! que les études à l'échelon administratif et interministériel risquent de durer longtemps.

Cependant, il est urgent de trouver une solution ou un commencement de solution. Je demande donc au Conseil de la République, quelles que puissent être, par ailleurs, les réserves en ce qui concerne l'insuffisance de la dotation des routes nationales ou de la voirie départementale, ou de la voirie vicinale — partout les ressources sont insuffisantes si on les compare aux besoins — je demande au Conseil de la République, reprenant une vieille tradition qui date de 1871, de se pencher particulièrement sur le problème de la voirie rurale et, sans prétendre faire une œuvre absolument définitive et une construction idéale qui donnera satisfaction à tous les points de vue, de prévoir d'ores et déjà la création d'une sorte de caisse nationale pour l'entretien de la voirie rurale.

Je ne veux pas, moi non plus, comme le disait tout à l'heure M. Aubert, me placer sur le plan sentimental. Cependant, je pense qu'il est absolument indispensable, pour des raisons économiques, de donner à l'agriculture française des moyens de communications suffisants. Pour des raisons d'ordre social, il n'est pas normal de laisser la ferme isolée sans moyens normaux de communication avec l'école et avec la ville voisine. Pour des raisons psychologiques, il ne faut pas que le paysan français ait l'impression que, tandis que se font, sur les grandes routes à grand trafic automobile, des travaux dont je veux bien croire qu'en général ils n'ont pas un caractère somptuaire, l'effort financier de l'Etat serait réservé à ceux qui peuvent ainsi évoluer à certaines époques de l'année sur des routes où l'on peut faire du 130 à l'heure, tandis qu'on abandonne une voirie rurale dont le moins qu'on puisse dire, dans certains cas, c'est qu'il est scandaleux qu'on l'ait laissée se dégrader à ce point. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. Mes chers collègues, c'est surtout comme représentant de notre assemblée au sein de la commission de gestion du fonds d'investissement routier que j'ai le devoir de faire entendre mon avis sur les diverses propositions qui nous sont soumises.

Tout à l'heure, le président Aubert nous a rappelé quels étaient les principes qui avaient présidé à la création du fonds d'investissement routier. Vous le savez, c'est lors de la discussion budgétaire que l'Assemblée nationale a accepté la majoration des taxes intérieures sur les carburants routiers, sous la réserve, qui avait été faite par notre regretté ami M. Litalien, qu'une part de cette augmentation serait affectée à l'amélioration du réseau routier pour faciliter le trafic automobile.

Lorsque, tout à l'heure, M. le secrétaire d'Etat aux finances nous disait qu'il ne s'agissait pas de ressources affectées et que les crédits qui nous avaient été attribués au cours des années précédentes étaient des crédits fixés par le Gouvernement, je peux lui répondre que, s'agissant d'un fonds spécial d'investissement routier, on était bien en présence de ressources affectées; c'est à la demande du Gouvernement que nous avons dû accepter chaque année la réduction des crédits, sous la promesse d'ailleurs formelle que ces crédits seraient rétablis l'année suivante.

M. Primet. C'est très exact!

M. Bouquerel. Lorsque la création de ce fonds a été votée par l'Assemblée nationale — je vous le rappelle — elle n'avait en vue que les réseaux national et départemental. C'est notre assemblée qui, se conformant d'ailleurs aux principes qui avaient présidé à la création du fonds d'investissement routier, a demandé l'adjonction d'une tranche vicinale. C'était bien respecter les principes de base, car le grand trafic routier est assuré par les routes nationales, les chemins départementaux et vicinaux.

C'est ainsi que le Conseil de la République, en 1951, a créé cette tranche supplémentaire financée par un prélèvement de 2 p. 100 sur la tranche nationale. C'est donc à l'origine un premier prélèvement de 2 p. 100 qui a été effectué sur la tranche nationale.

Quel a été le résultat de ces réductions successives du fond d'investissement routier ? Tout d'abord, lors de la création de ce fonds, on avait prévu une certaine masse de travaux, ce qui avait permis aux services techniques d'établir un programme quinquennal strictement limité aux travaux nécessaires à l'équipement et à l'amélioration de notre réseau routier. On peut imaginer aujourd'hui le retard apporté à l'exécution de ces travaux lorsque l'on constate que par suite de ces réductions successives, le programme est en retard d'environ 50 milliards.

Quelles sont les conséquences de ce retard ? En premier lieu, je pense que chacun de nous reconnaît que la situation de notre réseau routier national exige un effort considérable. Il faut tenir compte, en effet, de ce que nous ne pourrons pas nous opposer au développement normal de la circulation automobile; l'augmentation de la circulation automobile fait partie du progrès. Nous devons tous souhaiter que, dans les années à venir, l'automobile ne soit plus considérée comme un moyen de transport de luxe, mais surtout comme un véritable outil de travail. Nous devons nous conformer à l'évolution du trafic routier et permettre que toutes les mesures soient prises pour assurer ce trafic.

Conséquences économiques: les goulots d'étranglement qui existent sur notre réseau et le mauvais état de certaines chaussées constituent un frein au développement du trafic routier dont vous mesurez tous les conséquences sur le plan industriel et aussi et surtout sur le plan social.

Or, malgré ce frein, conséquence de la pénurie de crédits, nous ne pourrons pas longtemps nous opposer au développement de l'automobile qui, comme je l'ai déjà indiqué, fait partie du progrès.

On peut affirmer que, dans dix ans, le parc automobile aura à peu près doublé. Je vous demande, mes chers collègues, d'envisager ce que sera la circulation automobile à ce moment-là. Il nous faudra faire un effort financier beaucoup plus grand que celui que nous avons consenti jusqu'à maintenant si nous voulons répondre aux besoins.

Une autre conséquence se dégage, conséquence humaine. Je suis encore, mes chers collègues, sous le coup d'un accident mortel qui vient de plonger dans la tristesse une famille de mes amis. Cet accident est incontestablement dû au mauvais état et au mauvais équipement d'une certaine section de chaussée. Je n'en parlerais pas s'il était le seul et s'il constituait une exception, mais j'ai sous les yeux la triste statistique des accidents de la route depuis 1948. Je me permets de la livrer à vos méditations: en 1948, 2.664 tués par accident de la route; en 1949, 2.901; en 1950, 3.354; en 1951, 3.730; en 1952, 4.009; en 1953, 5.539. On peut affirmer que, pour 1954, le nombre de tués dépassera 6.000.

Les accidents de la route coûtent à peu près vingt vies humaines chaque jour; il n'est pas possible que devant ce triste bilan nous n'acceptions pas de doter l'administration des ponts et chaussées de crédits suffisants pour réduire dans toute la mesure du possible cette véritable hécatombe. Pour obtenir cette amélioration, il faudrait pouvoir consacrer chaque année un milliard par an aux simples travaux d'aménagement des points particulièrement dangereux que l'administration appelle les points noirs.

Etant donné les disponibilités financières actuelles, l'administration est dans l'impossibilité de faire l'effort indispensable pour y apporter remède.

Ainsi donc, mes chers collègues, le caractère économique, social et humain de ce fonds spécial d'investissement routier ne peut être méconnu et vous en mesurez toute l'importance.

J'en viendrai maintenant à la création des tranches nouvelles, la tranche urbaine et la tranche rurale. Et tout d'abord, pourquoi ces créations ? Je crois pouvoir dire que la tranche urbaine a été créée à la demande des représentants de certaines grandes villes, qui se trouvent en face de problèmes posés par la circulation générale à l'intérieur de ces villes et dont les ressources d'ailleurs ne permettent pas d'effectuer les travaux nécessités par cette circulation générale, même si nous restons fidèles, comme je l'espère, au principe qui a conduit à la création du fonds spécial, nous pouvons envisager le financement de ces travaux sur le fonds spécial d'investissement routier.

Dès l'instant, en effet, qu'il s'agit d'une amélioration de la circulation automobile en général, nous pouvons dire qu'elle relève du fonds d'investissement routier et, par conséquent, il n'est pas nécessaire de créer cette tranche supplémentaire. Pourquoi ? Parce que, mes chers collègues, lorsque vous aurez créé cette tranche supplémentaire, il vous sera très difficile, il vous sera même impossible de faire la démarcation entre les travaux d'amélioration urbains et les travaux d'amélioration ruraux. Il n'est pas souhaitable d'envisager, dans notre système du fonds d'investissement routier, la création de tranches qui seront en opposition.

Je lis, dans le texte proposé, que cette tranche urbaine permettra d'accorder des subventions aux villes. Je vous pose la question, mes chers collègues : qu'est-ce qu'une ville ? Il n'y a pas de définition administrative d'une ville, nous ne connaissons que les communes. Une ville de moyenne importance, se trouvant sur nœud routier important, peut avoir à présenter un projet d'amélioration aussi intéressant que celui qu'auraient élaboré la ville de Paris ou celle de Marseille. Il faut établir un ordre de priorité des programmes.

Je suis persuadé qu'il ne viendrait à l'idée de personne ici de s'opposer à ce que les travaux envisagés par la ville de Paris, par exemple, pour améliorer sa circulation intérieure, ne fassent l'objet d'une subvention du fonds d'investissement routier, mais j'entends voir réserver le droit pour certaines petites villes qui connaissent les mêmes difficultés de circulation, mais dont les ressources sont très inférieures à celles de la capitale, de revendiquer pour leurs projets de travaux routiers le bénéfice de l'aide du fonds d'investissement routier. Mes chers collègues, cette démarcation, il n'est pas possible de la faire au cours de cette discussion.

M. Pierre Boudet. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Bouquerel. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Pierre Boudet, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Pierre Boudet. Je pense comme vous que la tranche urbaine ne peut pas être uniquement réservée à ce que l'on pourrait appeler les grandes villes, car même les petites communes possèdent des voies urbaines. Dans le rapport de l'inspection générale dont je parlais tout à l'heure, j'ai trouvé l'indication suivante :

Pour les petites communes rurales, c'est-à-dire les communes d'une population inférieure à 400 habitants, la voirie urbaine

représentait en moyenne 0,38 kilomètre. C'est que, même dans les petites communes, la moyenne de la voirie urbaine est limitée et, par conséquent, il ne me paraît pas impensable que la tranche urbaine puisse venir au secours des petites communes pour leur voirie urbaine.

M. Bouquerel. Mon cher collègue, je n'ai parlé que des petites communes. J'attire votre attention sur la différenciation que l'on peut faire parmi les agglomérations que nous sommes communément amenés à appeler « villes ». Cette différenciation est dangereuse, elle n'est d'ailleurs pas possible. Il y a des grandes et petites villes. Pour ma part, je me refuse à faire cette différenciation lorsqu'il s'agit de l'amélioration de la circulation routière à l'intérieur de toutes les villes de France.

Dans ces conditions, il n'y avait, à mon avis, qu'un seul moyen d'établir un ordre de priorité. C'était de revenir à l'organisation administrative, de demander aux conseils généraux d'établir leurs programmes d'améliorations et de soumettre ces programmes au comité de gestion du fonds d'investissement routier. En opérant ainsi, vous respectiez le principe même du fonds spécial, en permettant d'établir et de respecter une hiérarchie dans les travaux à exécuter.

J'en viens maintenant à la création de la tranche rurale. Si notre commission des finances, comme l'a confirmé M. Boudet tout à l'heure, a proposé la création d'une tranche rurale, c'était d'abord — je pourrais dire « uniquement » — en vue d'apporter une aide aux administrateurs locaux. Je reconnais avec notre collègue que les ressources affectées à la voirie en général sont nettement insuffisants.

En votant cette tranche rurale, vous tentez d'affecter deux milliards de plus à l'amélioration du réseau rural. Mais il faut bien voir comment fonctionne notre système routier. Il y a trois grandes catégories de routes: les routes nationales, les chemins départementaux et les chemins vicinaux. Il y a ensuite ce que j'appellerai les voies secondaires, qui sont les chemins ruraux reconnus, les chemins ruraux non reconnus et les chemins d'exploitation, les deux derniers d'ailleurs n'ayant aucun statut et aucune existence légale.

En ce qui concerne les chemins vicinaux, dont l'entretien incombe à la commune, les ressources proviennent soit des prestations, soit du produit de la taxe vicinale, et ces voies bénéficient actuellement d'une aide du fonds d'investissement routier qui représente à peu près quatre milliards. Mais avez-vous bien pensé, mes chers collègues, que les fonds normalement affectés à la voirie vicinale sont nettement insuffisants et que chaque année nos communes doivent prélever sur leurs ressources ordinaires, en dehors des prestations, des crédits supplémentaires. Je crois pouvoir dire que, dans l'ensemble du pays, la masse des crédits ainsi prélevée sur les ressources ordinaires ou extraordinaires, représente à peu près une somme totale de cinq milliards de francs.

Donc, chaque année, pour l'entretien d'une voirie qui a pourtant des ressources spécialisées, les communes font un effort supplémentaire de cinq milliards de francs. Si vous augmentez le taux de prélèvement pour la tranche vicinale et si vous lui affectez de ce fait deux milliards de plus, l'effort des communes en matière de voirie s'en trouvera relâché dans une proportion correspondante.

Aussi la création de cette tranche rurale ne m'apparaît pas comme étant d'une nécessité absolue. Je la trouve même dangereuse. Pourquoi ? Nous avons l'air de considérer que les ressources à affecter à toute la voirie doivent aujourd'hui être appréciées dans la limite des 22 p. 100 prélevés au profit du fonds sur les taxes intérieures des carburants routiers. C'est une erreur, car le fonds d'investissement, mes chers collègues — je sais que vous êtes tous très attentifs au respect des principes — a été créé pour contribuer à l'amélioration du réseau routier utilisé par la circulation automobile en général. Or, n'oubliez pas que les taxes intérieures sur les carburants routiers s'élèveront, au cours de cette année, à plus de 250 milliards. Sur cette somme, 35 milliards seulement iront à l'entretien, à l'amélioration et à l'équipement de notre réseau routier. Il restera 215 milliards qui entreront dans les disponibilités normales du Gouvernement.

Je me pose alors une question: puisque nous reconnaissons tous que les ressources actuellement affectées à l'entretien, à l'équipement et à la modernisation de notre réseau sont insuffisantes, pourquoi nous enfermer dans cette limite étroite des 22 p. 100 et pourquoi ne pas nous réserver la possibilité de créer de nouvelles ressources prises sur les taxes intérieures des carburants routiers, mais qui laisseront subsister ce principe intangible que le prélèvement ne doit servir qu'à la circulation générale. Cela est très important et, si vous me le permettez, je vais vous expliquer pourquoi.

Il y a vingt-cinq ans, il était procédé périodiquement au classement des chemins ruraux dans la catégorie des chemins vicinaux et des chemins vicinaux dans la catégorie des chemins départementaux, ceux-ci étant classés dans le réseau national. C'était une évolution normale qui devait suivre le développement de la circulation.

Depuis vingt-cinq ans, on ne procède plus à aucun classement. Pourquoi ? Parce que le financement actuel de nos voies est mauvais. Parce que l'Etat ne peut plus accepter de nouveaux classements. Parce que le département ne peut plus prendre de nouvelles charges en augmentant la longueur de ses chemins départementaux. Parce que le département ne veut plus créer de nouveaux chemins vicinaux.

Le résultat le plus clair de tout cela est que ce sont toujours les cellules de l'Etat, les communes, qui payent et qui restent à la tête d'un réseau routier figé, immobile, parce qu'il ne peut plus être financé dans des conditions normales et raisonnables. (*Très bien ! Très bien !*)

Si nous voulons revenir à ce système, à cette évolution normale et raisonnable, nécessitée d'ailleurs par le progrès, la première chose à faire est d'affecter à ces différentes catégories de voies les crédits suffisants à leur entretien. Je pense que ces classements n'interviendront que le jour où les départements seront en mesure, sans pour autant accepter ou envisager des charges supplémentaires, de revenir au classement des chemins vicinaux dans la catégorie des chemins départementaux.

Il serait beaucoup plus efficace, me semble-t-il, de favoriser cette reprise, d'une part, en supprimant la tranche rurale et la tranche urbaine de manière à apporter à ces deux catégories de voies les ressources nécessaires à leur entretien et à leur modernisation et, d'autre part, en demandant au Gouvernement, puisque nous serons restés fermes sur le principe, de faire un nouvel effort pour l'entretien et la remise en état du réseau rural.

Ici aussi, je sais que je m'adresse à des collègues très compétents en cette matière de voirie. Le Gouvernement s'est-il jamais intéressé aux efforts considérables qui ont été faits par les départements ou par les communes pour maintenir leurs réseaux routiers en état ?

Tout à l'heure, lorsque nous discutions de la tranche urbaine, je ne pouvais m'empêcher de penser à une commune que je représente: il s'agit de la ville de Compiègne, qui a voté un emprunt de 20 millions pour améliorer son système de circulation intérieure, cet effort devant être soutenu pendant cinq ans.

Je pose le problème. Cet effort est aussi méritoire que celui qui pourrait être fait par une grande ville et il ne serait pas juste que les pouvoirs publics s'en désintéressent. C'est pourquoi, d'ailleurs, dans l'amendement déposé par M. le président Aubert, nous avons augmenté la tranche départementale et la tranche vicinale, de manière à élever les ressources qui nous permettront d'envisager, dans un avenir relativement court, la possibilité de recourir à nouveau à ces classements. De même, un autre amendement que j'ai personnellement déposé a pour but de permettre aux efforts faits par certaines communes de bénéficier d'une subvention du fonds d'investissement routier.

Si l'amendement de M. le président Aubert était adopté, il permettrait d'abord de ne pas toucher au principe fondamental qui a conduit à la création du fonds spécial d'investissement routier. En augmentant le taux des tranches départementale et vicinale, il permettrait aussi de reprendre le rythme des classements et il apporterait, par contre-coup, une aide absolument semblable à celle qu'a voulu apporter aux chemins ruraux notre collègue M. Boudet, puisqu'il dégagerait 2 milliards de crédit que les communes pourraient affecter à l'entretien de leurs chemins ruraux.

Cela est si vrai que les maires se sont beaucoup intéressés à ce fonds d'investissement routier. Voici, d'ailleurs, un extrait du vœu qui a été déposé par l'union des maires de l'Oise et que je vais me permettre de lire: « L'union ds maires de l'Oise demande: 1° que la part faite à l'entretien des routes et chemins sur le produit de la taxe sur les carburants, réduite, contrairement aux termes de la loi du 31 décembre 1951, soit rétablie à son pourcentage de 22 p. 100; 2° que, sur ce pourcentage, la part faite au réseau départemental et vicinal soit notablement augmentée et fixée proportionnellement à l'importance de ces réseaux par rapport à la voirie nationale. »

Les maires ont parfaitement compris la nécessité, d'abord de maintenir ce principe, ensuite d'augmenter la dotation de la tranche départementale et de la tranche vicinale, car ils savent bien qu'en augmentant la dotation de la tranche vicinale ils augmentent d'autant leurs disponibilités communales.

Enfin, il est évident que la création de la tranche urbaine et de la tranche rurale va conduire à des complications insurmontables. Il faudra d'abord définir les villes qui pourront être admises au bénéfice de la subvention du fonds d'investissement routier. Il faudra ensuite, dans chaque département, établir un barème. D'ailleurs, lorsque nous parlons des chemins ruraux, il faudrait s'entendre, car il y des chemins ruraux reconnus...

M. Pierre Boudet. Il n'est question que de ceux-là!

M. Bouquerel. ... qui n'existent même pas, et il y a des chemins ruraux non reconnus, mais qui n'en existent pas moins et qui n'en sont pas moins soumis, aujourd'hui, à une circulation telle qu'ils peuvent être classés dans la catégorie des chemins vicinaux. Cela nous fait entrer dans des appréciations extrêmement compliquées qu'il ne me paraît pas possible de discuter à cette tribune.

Je crois que notre rôle, et nous l'avons toujours conçu ainsi, est de légiférer pour simplifier et non pour compliquer. Mes chers collègues, Robespierre disait en s'adressant à la Convention: « Permettez aux administrateurs municipaux de gérer eux-mêmes leurs propres affaires. » Paraphrasant Robespierre et en vous demandant de voter l'amendement de notre président M. Aubert, je vous dirai: « Mes chers collègues, légiférez de façon que les administrateurs municipaux puissent gérer eux-mêmes leurs propres affaires. » (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. Pierre Boudet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pierre Boudet.

M. Pierre Boudet. Je voudrais répondre brièvement à trois arguments de notre collègue, M. Bouquerel.

M. Bouquerel estime qu'il serait préférable d'augmenter le prélèvement pour la tranche vicinale, qu'il faudrait créer une tranche rurale, car, dit-il, les travaux de vicinalité sont financés par la taxe vicinale, mais les collectivités locales doivent consentir cinq milliards de dépenses — c'est le chiffre que j'ai entendu — en plus du produit de la taxe vicinale. Si donc vous augmentez la subvention à la taxe vicinale, vous soulagerez d'autant les collectivités locales qui pourront consacrer une part de leurs finances à la voirie rurale.

L'argument est séduisant, mais je ne vois pas, en réalité, ce que cela changerait du point de vue de l'économie générale du fonds d'investissement routier. Le prélèvement serait augmenté au profit de la voirie vicinale; le résultat serait le même.

J'ajoute que l'utilisation des crédits provenant de la taxe vicinale est soumise à des règles et que les collectivités locales ne peuvent utiliser les crédits de vicinalité que lorsque tous les travaux sur les chemins vicinaux ont été accomplis, avec l'autorisation de l'autorité de tutelle. Je ne crois pas que les travaux de vicinalité seraient accomplis dans toutes les communes de France de façon à permettre de consacrer les ressources ordinaires à la voirie rurale.

M. Bouquerel a donné un autre argument. Sur les 215 milliards qui restent après le prélèvement sur le fonds routier, pourquoi ne pas prendre quelques milliards supplémentaires pour régler le problème de la voirie en général ? Je veux bien. Seulement, je crois que M. le ministre et M. le secrétaire d'Etat aux finances, si on leur proposait d'opérer un prélèvement supplémentaire, auraient une réponse toute prête à laquelle, pour ma part, je ne veux pas m'exposer.

Enfin, dernier argument de M. Bouquerel: il faut reclasser la voirie et intégrer dans la voirie départementale un nombre important de kilomètres de chemins vicinaux.

La méthode ne serait pas très bonne, car chacun sait ici — il y a assez de conseillers généraux dans cette Assemblée pour le savoir — que lorsque, cédant à une certaine facilité, on a trop classé de chemins vicinaux dans la voirie départementale, comme les finances départementales ne sont pas indéfiniment élastiques il arrive que des chemins vicinaux, devenus chemins départementaux, ne sont plus entretenus parce que les ressources du département sont insuffisantes.

Je trouve cependant, dans le rapport de l'inspection générale, des chiffres qu'il est intéressant de méditer. A la page 55, par exemple, figure un tableau n° 4: « Pourcentage des dépenses départementales ». Vous y verrez que cet effort de dépenses de voirie dans le total des dépenses de voirie, bien sûr extrêmement variable, atteint, dans certains départements, 49,5 p. 100 des dépenses totales départementales; c'est le cas du département de l'Aisne. Vous y verrez que dans la Vienne le total des dépenses de la voirie atteint 39,6 p. 100 des dépenses totales du département. Vous trouverez à la page 57 un tableau suggestif établissant qu'en cinq ans l'effort fiscal total des départements s'est élevé pour la Vendée à 51.200 centimes supplémentaires, pour la Sarthe à 32.300 centimes, pour le Gers à 34.300 centimes, pour le Lot à 33.600 centimes.

Si donc nous faisons supporter aux départements la charge de nombreux kilomètres de chemins vicinaux devenus chemins départementaux, nous risquons de mettre en grandes difficultés les finances départementales. Je ne pense pas que ce soit une bonne méthode pour l'amélioration de la voirie vicinale ni même pour celle de la voirie départementale.

En tout cas, cela ne réglerait pas, à mon point de vue, le problème de la voirie rurale, car celle-ci a un régime tout à fait particulier. Les chemins reconnus ont un régime légal, si j'ose dire, mais ils n'ont pas de ressources et il s'agit, non pas de résoudre définitivement le problème, mais d'essayer de financer au départ, grâce à 2 milliards prélevés sur le fonds routier, une modernisation nécessaire de la voirie rurale reconnue.

M. le président. La parole est à M. Verdeille.

M. Verdeille. Mes chers collègues, je voudrais formuler quelques observations en vous épargnant certaines redites. C'est pourquoi, sans vouloir abuser de la patience du Conseil, j'ai le devoir de dire à M. le ministre que ses propositions, même amendées par l'Assemblée nationale et par nos commissions, ne nous donnent pas les satisfactions que nous sommes en droit d'attendre et ne nous apportent pas les améliorations qui s'imposent pour l'ensemble de notre voirie.

M. Paul Robert. Très bien!

M. Verdeille. Je rappellerai pour mémoire que le fonds d'investissement routier n'a pas répondu aux espérances ni, surtout, à la volonté du législateur.

M. de La Gontrie. Très bien!

M. Verdeille. Lorsque nous avons voté cette loi, il était bien entendu que nous n'acceptions l'augmentation de la taxe sur l'essence que si 22 p. 100 du montant de cette taxe étaient consacrés à l'amélioration de notre voirie et versés au fonds d'investissement routier. Le législateur ajoutait que ce fonds serait alimenté par ce prélèvement de 22 p. 100, ainsi que par une dotation budgétaire de l'Etat qui, percevant 200 milliards par an de la taxe sur l'essence, devait, sur ses propres ressources, contribuer également à alimenter ce fonds routier.

En troisième lieu, il était bien précisé que le fonds routier devait être un complément et qu'en aucun cas son existence ne pouvait être invoquée par l'Etat pour se dérober à son propre devoir qui consiste à entretenir la voirie nationale et à aider à l'entretien des autres voiries. (*Très bien! très bien!*)

Or nous constatons que cette triple promesse n'a pas été tenue et que, par exemple, les crédits normaux que l'Etat consacrait à la voirie nationale sont passés de 17.100 millions en 1951 à 14.869 millions en 1954. Donc, diminution très importante au moment où le trafic augmente et où nous voyons apparaître, le long de notre réseau routier national, qui fut autrefois notre fierté, des pancartes portant l'inscription « circulation limitée » ou « circulation dangereuse ».

Pour les routes départementales, l'aide de l'Etat, qui était déjà très faible, est passée de 2.700 millions de francs en 1951 à 350 millions de francs seulement, chiffre dérisoire, en 1954.

Je ne rappelle que pour mémoire les crédits que l'Etat peut allouer pour l'entretien de la voirie vicinale ou rurale, tombés à peu près à zéro, par exemple pour la loi de 1880 portant sur la construction de chemins vicinaux et pour laquelle les crédits sont, tantôt supprimés, tantôt maintenus à titre symbolique pour quelques départements seulement.

En ce qui concerne l'essentiel du fonds routier, c'est-à-dire le prélèvement de 22 p. 100, je rappellerai quelques ampu-

tations successives. M. le ministre, je le sais, répondra que ces amputations ont été opérées par la loi. J'ajouterai: quelquefois aussi par la ruse et par l'habileté.

M. Primet. Par des détournements!

M. Verdeille. Par courtoisie, je ne veux pas employer des termes trop sévères, qui ne dépasseraient pourtant pas ma pensée.

Première amputation: en 1952, avant même que ce fonds ait commencé à fonctionner, on prenait la décision de retenir sur son produit escompté une somme de 2.585 millions de francs.

Deuxième amputation: on réduit le taux de 22 p. 100 à 14 p. 100 par une décision du 14 avril 1952.

Troisième amputation: on reporte le point de départ de ce prélèvement du 1er janvier de l'année 1952 au 1er mai de cette même année, si bien que les administrés et les consommateurs payaient la taxe sur l'essence, l'Etat encaissait à partir du 1er janvier, conformément aux dispositions que nous avions votées, mais il gardait la part de quatre mois du fonds d'investissement; ce dernier perdait ainsi un tiers de sa dotation annuelle.

Quatrième amputation: une deuxième surtaxe sur les carburants fut créée le 11 juillet 1953, mais le fonds routier n'en touchait pas sa part.

Ainsi, par le jeu de ces amputations, des sous-estimations de recettes et des blocages des crédits successifs, pour l'année 1952, le fonds routier avait été dépouillé de 20.600 millions, et en trois ans, de 1952 à 1954, alors que la somme qui lui revenait était de 114 milliards il n'en n'avait perçu que 56. Pendant cette période, le fonds avait donc été dépouillé de la somme de 58 milliards.

Vous comprenez, monsieur le ministre, que nous ne puissions pas exprimer notre satisfaction, mais notre indignation.

Nos critiques vont également à la répartition de ce qui est resté dans ce fonds.

M. le secrétaire d'Etat. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Verdeille. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le secrétaire d'Etat. Vous avez répété à plusieurs reprises, au début de votre intervention: « on » nous a pris ceci, « on » nous a pris cela. Or, il s'agit d'un projet de décision présenté par le Gouvernement et accepté par le Parlement, puisque si les 56 milliards dont vous parlez avaient été affectés au fonds routier ils n'auraient pas couvert des dépenses différentes de celles que le Gouvernement et le Parlement considéraient, dans ce cas particulier, comme ayant un intérêt capital. Ou bien le déficit, si souvent mis en avant par M. le rapporteur général, aurait encore été augmenté de 56 milliards.

M. Verdeille. Le terme: « on » signifie: le ministère des finances dont vous êtes malheureusement aujourd'hui solidaire.

Vous dites que le Parlement a été consulté, mais sa bonne foi a été surprise, sa compréhension a été excessive pour des mesures dont vous aviez pris l'initiative. Je suis monté à la tribune pour dire que nous n'entendions pas accepter une nouvelle manœuvre ni consentir une nouvelle faiblesse.

L'expérience nous ayant instruits, nous serons aujourd'hui plus vigilants et plus résolus que dans le passé.

M. Dutoit. Ça continue!

M. Verdeille. Je disais, monsieur le ministre, que mes observations s'adressaient maintenant non pas seulement au volume des dépenses mais à la répartition de ces sommes. Ces sommes sont réparties, pour les routes départementales et pour les chemins vicinaux, par le ministère de l'intérieur, et, pour les routes nationales, par le ministère des travaux publics.

La répartition faite par le ministère de l'intérieur selon des critères que l'on peut discuter et que l'on peut modifier, a cependant le mérite d'être claire et d'être comprise par tout le monde; elle ne soulève donc pas de sérieuses critiques. Si quelques retouches de détail sont nécessaires, dans l'ensemble, cette répartition peut nous satisfaire; mais la répartition faite pour les routes nationales ne nous donne pas satisfaction.

Monsieur le ministre des travaux publics, vous n'êtes pas responsable de cette situation, puisque vous venez de prendre vos fonctions, et je pense que vous y mettrez bon ordre. (*Murmures sur divers bancs.*)

M. Dutoit. Ils ne sont jamais responsables!

M. Verdeille. Monsieur le ministre, il ne faut pas que la totalité de ce fonds soit répartie selon des considérations techniques ou en raison de besoins que nous ne pouvons pas apprécier. Certains départements, certaines régions, certaines routes bénéficient de sommes considérables. On parle de la construction de routes à 120 millions le kilomètre; de clôtures grillagées le long de ces routes, clôtures dont la nécessité n'apparaît pas impérieuse!...

M. Clavier. ... et du tunnel sous le Mont-Blanc!

M. Verdeille. La moitié de ces crédits pourrait être répartie selon des considérations techniques ou d'urgence, l'autre moitié étant attribuée selon des critères analogues à ceux employés par le ministère de l'intérieur, et qui pourraient être fonction de la longueur des routes nationales, du volume de la consommation d'essence dans le département, ou tous autres critères qu'il resterait à préciser. Nous sommes, en effet, quelque peu désolés de constater que tel département moyen qui représente en gros un centième de la France ne touche qu'un millième des crédits du fonds d'investissement routier au titre des routes nationales. Nous estimons qu'il reçoit dix fois moins que ce qui, normalement, devrait lui revenir.

J'ai cru qu'il était de mon devoir de vous signaler ces inégalités et je pense que les ministres intéressés voudront tenir compte de ces observations.

Le texte qui nous est soumis sera, je crois, voté par cette assemblée. Pour notre part, nous voterons la rédaction proposée par la commission des finances parce que nous considérons que c'est un premier pas. Nous exigeons 22 p. 100 et non pas 20 p. 100; nous accepterons les 20 p. 100 que nous préférons aux 14 p. 100 de l'an dernier. Seulement nos revendications ne s'arrêteront pas là et, répondant à vos observations, monsieur le secrétaire d'Etat, je tiens à vous dire que nous serons particulièrement vigilants.

Je dirai à notre collègue Bouquerel de ne pas être inquiet si l'on vote des crédits pour les chemins ruraux et pour la voirie urbaine, les maires ne considéreront pas ces subventions comme attentatoires à la liberté des communes.

Nous répartirons à l'intérieur des départements les crédits intéressant la voirie départementale et la voirie rurale de la même façon que nous avons procédé jusqu'ici pour les crédits relatifs à la voirie départementale et vicinale, cette répartition ayant, dans l'ensemble, donné satisfaction.

Il n'est pas attentatoire à la liberté des collectivités locales de donner aux départements des crédits qui permettront à ces collectivités d'entretenir leur voirie. Je vous citerai un chiffre extrait du document que citait tout à l'heure notre collègue Boudet, c'est-à-dire le rapport des inspecteurs généraux du ministère de l'intérieur, document remarquable, excellent instrument de travail pour les administrateurs locaux.

Retenez, mes chers collègues, que dans notre pays, pour les chemins vicinaux étudiés dans l'ensemble des départements, on considère que 26 p. 100 seulement sont en bon état, les autres étant médiocres, en très mauvais état, ou en lacune. Il n'y a en bon état que 12 p. 100 des chemins ruraux reconnus et 6 p. 100 des chemins non reconnus.

Il n'est donc pas excessif de consacrer 1 p. 100 du revenu de la taxe sur l'essence à l'entretien des chemins les plus déshérités de nos campagnes les plus pauvres. (*Applaudissements.*)

Voilà, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais présenter. Nous ne viendrons pas ici, monsieur le ministre, pour vous donner la satisfaction de vous voir nous quereller pour répartir les 20 p. 100 d'aujourd'hui ou les 22 pour 100 de demain entre telle et telle voirie. Ce qui compte pour nous, c'est qu'aujourd'hui nous obtenions 20 p. 100 et que, demain, nous obtenions 22 p. 100, c'est-à-dire ce qui nous est dû. Ensuite, nous verrons entre nous les moyens de le répartir.

Nous voulons un débat constructif et nous voulons, à la fin de ce débat et après le vote qui le sanctionnera, non pas appor-

ter les satisfactions qu'attendent ceux qui ont le souci de veiller à l'entretien de notre voirie, nous voulons, monsieur le ministre, qu'un progrès ait été accompli.

20 p. 100, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est un premier pas! Comptez sur nous pour que ce premier pas soit suivi par beaucoup d'autres! (*Applaudissements.*)

M. Bouquerel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. Je voudrais apporter quelques précisions à mon collègue M. Boudet. Il nous a dit que les ressources affectées aux chemins vicinaux ne pouvaient jamais être reversées sur l'entretien des chemins ruraux. Bien entendu, puisque ces crédits sont toujours insuffisants. Par conséquent, il n'y a pas de disponibilité ou alors il s'agirait d'une commune favorisée qui aurait des ressources et qui n'aurait pas d'utilisation pour entretenir ces chemins vicinaux.

Mais le point sur lequel j'insiste, c'est que vous semblez, mon cher collègue ne pas attacher d'importance au classement. C'est vouloir considérer qu'il n'y a plus d'évolution dans nos voies et que les communes resteront à la tête de leur réseau routier tel qu'il existe et qu'il existera encore dans 50 ans. Ne pas attacher d'importance aux divers classements de voies; je le disais tout à l'heure, il y a des chemins ruraux qui ne sont même pas reconnus et qui ont pris le caractère de véritables chemins à grande circulation et pour lesquelles il serait nécessaire qu'un classement pût être fait. Il faut à mon avis revenir à cette classification qui permettra de rétablir le caractère rural et utilitaire de chacune de nos voies. C'est la régularisation de la situation des chemins ruraux. Il faut également, en même temps, régler leur financement.

Je tiens à dire, d'ailleurs, que ce qui me sépare surtout de ceux qui adoptent la position de la commission des finances, c'est que, personnellement, je considère que les ressources actuelles sont insuffisantes, que je ne veux pas, pour ma part, me laisser enfermer dans cette limite étroite des 22 p. 100 et que je ne considère pas que ces 22 p. 100 soient une panacée qui doit permettre d'assurer la reconstruction des ponts, l'entretien des routes, leur modernisation et leur équipement.

Aujourd'hui, ce prélèvement est insuffisant, notoirement insuffisant. Il pose, d'une manière très pressante, un problème humain et aussi un problème social. En refusant de voter cette tranche supplémentaire, je me réserve de pouvoir demander un jour, un jour prochain, je l'espère, les ressources supplémentaires prises en dehors des 22 p. 100, qui constituent uniquement, à mon point de vue, les ressources à affecter à l'entretien, à la modernisation et à l'équipement des grandes voies de circulation. (*Applaudissements.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 31) M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de supprimer cet article 41.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, si j'ai demandé la suppression de cet article, c'est afin que, comme on l'a rappelé à cette tribune, les principes qui ont présidé au vote de la loi organique de 1951 soient enfin respectés. Au cours de la discussion de cet article, de celle du budget des travaux publics comme au cours de celle d'une proposition de résolution de notre collègue M. Paget, l'unanimité s'est faite pour condamner l'escroquerie qui a été réalisée depuis 1951 au détriment des usagers de la route. L'unanimité de votre assemblée s'est faite pour obtenir le respect de la loi organique qui a institué le fonds routier en 1951 et pour obtenir que le taux d'affectation, c'est-à-dire les 22 p. 100, soit intégralement respecté. Aujourd'hui, au cours de cette discussion, vous avez demandé les uns et les autres que le taux intégral soit respecté. Or, si en apparence le Gouvernement accorde cette année 20 p. 100 de prélèvement au fonds routier et s'il semble que nous nous rapprochions des 22 p. 100, en réalité, le taux qui lui est affecté cette année sera seulement de 17 p. 100. M. Bouquerel nous conseille d'être très attentifs aux principes. Je lui demanderai s'il est d'accord, lorsque le Gouvernement propose de porter à 20 p. 100 le prélèvement effectué sur les produits des droits intérieurs sur les carburants routiers, d'y accoler en même temps les crédits nécessaires à la réparation des ponts endommagés par faits de guerre. Il est clair que le résultat que nous avons obtenu par la loi de 1951 a été — comme nous l'avons signalé au cours de la discussion de cette loi — la majoration des prix de l'essence et du gas oil. Cette loi, qui a créé le fonds routier, a été constamment violée. Le fonds d'investissements routier, qui devait servir à l'équipement et à la modernisation du réseau routier, devait être alimenté par des sommes d'origines bien distinctes: 1° par la dotation budgétaire fixée chaque année par la loi de finances; 2° par le prélèvement de 22 p. 100 sur le produit des droits intérieurs sur les carburants. Or, en réalité, on l'a indiqué tout à l'heure, cette opération a permis au Gouvernement de réaliser 58 milliards de bénéfices sur le dos des usagers de la route.

Le Gouvernement nous propose aujourd'hui de continuer à couvrir cela jusqu'en 1965. Devant la protestation des usagers, il n'a pas été possible au Gouvernement de faire accepter cette disposition dans le budget des travaux publics. Aujourd'hui, il nous propose, en acceptant les 20 p. 100, d'admettre que le fonds routier fasse les frais des 66 milliards dont il est nécessaire de doter la réparation des ponts endommagés par faits de guerre.

M. Pellenc nous dit qu'en 1957 le taux global du prélèvement affecté au fonds d'investissement routier atteindra, comme le Parlement l'avait demandé à plusieurs reprises, le taux d'origine. J'indique que si cela est vrai en apparence, la réalité est tout autre. Le Gouvernement continue cette année à user d'artifices, car si on défalque du taux du prélèvement prévu par l'article 41 les crédits que dorénavant le fonds routier devra consentir pour la construction des ponts détruits par faits de guerre, ce n'est pas 20 p. 100 que l'on trouve à l'article 41 mais seulement 17 p. 100 au lieu des 22 p. 100 prévus par la loi de 1951.

M. le rapporteur général. C'est parfaitement exact, mon cher collègue. Cela résulte d'une erreur qui s'est glissée dans mon rapport.

M. Dutoit. Je remercie M. le rapporteur général de sa précision. Connaissant M. Pellenc et son habitude des chiffres, je m'étais étonné qu'il ait pu écrire que, en 1957, nous aurions atteint le chiffre de 22 p. 100 prévu par la loi de 1951 alors que, en réalité, je le répète, si on défalque les 6 milliards nécessaires, chaque année jusqu'à 1965, à la réparation des ponts détruits par faits de guerre, réparation que le Gouvernement nous impose à partir de décisions prises dans le cadre du plan routier, ce n'est pas de 22 p. 100, mais de 17 p. 100 seulement que le Gouvernement dote cette année le fonds d'investissement routier. Cette année encore, en définitive, 10 milliards viendront s'ajouter aux 58 milliards déjà détournés de leur véritable destination.

Si l'on suit le Gouvernement, le fonds routier devra désormais faire les frais de la reconstruction des ponts sur les routes nationales, sur les routes et les chemins départementaux. Si l'on suit le Gouvernement, dès cette année les usagers de la route devront faire les frais de 3.661 millions de crédits de payement et de 4.765 millions d'autorisations de programme inscrits au budget des travaux publics pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre, crédits votés par notre assemblée et annihilés aujourd'hui par l'article 42 du présent projet.

Compte tenu de ces remarques nous estimons qu'il n'est pas possible de faire payer aux usagers de la route les dépenses de la reconstruction qui devraient incomber en toute logique aux auteurs de ces destructions.

Nous estimons que le Gouvernement doit, cette année tenir les promesses contenues dans la loi sur le fonds d'investissement routier. C'est pourquoi nous avons demandé la disjonction de cet article afin d'obtenir que les 22 p. 100 soient intégralement payés au fonds routier, que ces 22 p. 100 soient intégralement réservés à l'équipement, à la modernisation de la route et qu'ils ne puissent en aucun cas servir à payer les dommages causés par la guerre.

J'estime qu'en agissant ainsi nous pourrons doter le fonds routier d'une tranche rurale réclamée par plusieurs de nos collègues. (*Marques d'approbation à l'extrême gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission maintient son point de vue. Elle ne peut accepter cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement repousse l'amendement mais je tiens à préciser que cet amendement tend à la suppression de l'article 41 et non de celle de l'article 42 comme pouvait le laisser supposer la fin de l'intervention de M. Dutoit.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 33) M. Clavier propose de rédiger comme suit le début de cet article:

« Jusqu'à ce que soit institué un mode de financement définitif des travaux de voirie urbaine et rurale prévus aux articles 44 et 44 *bis* ci-après, le prélèvement... » (le reste sans changement).

La parole est à M. Clavier.

M. Clavier. Mes chers collègues, vous êtes en présence d'un amendement qui vous a été présenté par la commission des moyens de communication et qui tend à supprimer la tranche urbaine, créée par l'Assemblée nationale, et la tranche rurale, qui vous est proposée par votre commission des finances. Je vous demanderai de le rejeter.

Vous avez entendu M. Aubert donner les raisons, d'ailleurs valables, de l'amendement qu'il a présenté. Je crois qu'il y aurait peut-être une solution de conciliation. Votre commission des moyens de communication estime — et je crois qu'elle n'a pas tout à fait tort — d'une part que les crédits du fonds routier, tranche nationale, sont insuffisants pour que l'on parvienne à l'amélioration nécessaire, indispensable, du réseau routier national; que, d'autre part, ce fonds d'investissement routier n'a pas été créé au profit de la voirie vicinale et urbaine, et encore moins au profit de la voirie rurale. Il n'empêche qu'elle ne méconnait pas l'état de délabrement dans lequel se trouve à l'heure actuelle le réseau rural. Elle ne méconnait pas l'urgence qui s'attache à ce que, d'une manière ou d'une autre, on pourvoit à l'allégement des charges de voirie qui pèsent sur les collectivité locales jusqu'à les écraser.

Au cours du débat qui s'est instauré sur la question devant la commission des finances, j'ai entendu le président de la commission des moyens de communication suggérer que cette création de la tranche rurale et de la tranche urbaine revête un caractère provisoire. Provisoire, c'est un terme qui ne me plait guère.

Un sénateur au centre. Le provisoire dure !

M. Clavier. Je sais bien que, souvent, le provisoire dure, mais je crains bien que, par exception à cette règle bien connue que vous venez de rappeler, ce provisoire là ne dure pas.

Or, nous tenons essentiellement à ce que nos communes, nos collectivités locales, soient dotées des moyens nécessaires, d'une manière définitive et permanente, pour faire face aux charges de voirie qui leur incombent. Si, d'aventure, un jour ou l'autre, dans un avenir proche ou lointain, on leur offre une solution de rechange, elles l'accepteront, mais ce que je demande, c'est que, jusqu'à ce que cette solution ait été trouvée, on maintienne à la fois la tranche urbaine et la tranche rurale. C'est là l'objet de l'amendement dont M. le président vous a donné lecture.

Telle est la solution que j'ai cru devoir vous présenter en remplacement de celle qui est proposée par la commission des moyens de communication. Je pense que, ce faisant, je lui aurai permis de conserver quelque espoir. (*Sourires.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. Je suis dans l'obligation de faire remarquer à mes collègues que l'amendement de notre collègue Clavier présente, comme il l'a d'ailleurs déclaré lui-même, un caractère transactionnel. C'est pourquoi, à mon sentiment, il ne devrait venir en discussion et faire l'objet d'un vote de la part du Conseil de la République qu'après que cette Assemblée se serait prononcée sur l'amendement présenté par notre collègue M. Aubert, au nom de sa commission, et dans le cas où cet amendement serait retiré ou, étant maintenu, serait repoussé.

Je me permets de faire cette remarque, monsieur le président, pour qu'un vote n'intervienne pas immédiatement sur l'amendement de M. Clavier.

M. le président. Il est incontestable que l'amendement de M. Clavier ne devrait, en effet, être mis aux voix qu'après les autres amendements.

M. Pierre Boudet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boudet.

M. Pierre Boudet. Je crois qu'il ne serait pas mauvais, si c'était possible et conforme à la procédure, que le Conseil se prononce d'abord sur l'amendement de M. Clavier, car, si celui-ci était accepté, l'amendement de la commission des moyens de communication pourrait peut-être être retiré. Je crois que l'amendement de M. Clavier donnerait satisfaction à la commission des transports. C'est pour cela que je demande que le Conseil se prononce d'abord sur l'amendement de M. Clavier.

M. le secrétaire d'Etat. L'amendement ne peut être retenu que si l'article 44 *bis* existe encore. Si l'amendement Aubert était retenu, il n'y aurait plus d'article 44 *bis*.

M. Pierre Boudet. Ce n'est pas contradictoire avec ce qu'a dit M. le secrétaire d'Etat, et comme je ne souhaite pas que l'amendement de M. Aubert soit retenu, je demande qu'on se prononce sur cet amendement.

M. de La Gontrie. Si l'article 44 *bis* était rejeté, que deviendrait l'article 41 qui aurait été voté antérieurement ?

M. le secrétaire d'Etat. L'article 44 *bis* dépend de l'article 41, et non pas l'inverse.

M. le président. Pour l'instant, la commission a demandé que l'amendement de M. Clavier fût réservé. La réserve est de droit.

Par voie d'amendement (n° 27), M. Robert Le Guyon propose de rédiger comme suit cet article:

« Le prélèvement effectué sur le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers au profit du fonds d'investissement routier est fixé comme suit:

14 p. 100 au profit de la tranche nationale;

2,5 p. 100 au profit de la tranche départementale;

3 p. 100 au profit de la tranche vicinale;

1,5 p. 100 au profit de la tranche urbaine;

1 p. 100 au profit de la tranche rurale.

Total: 22 p. 100. »

La parole est à M. Le Guyon.

M. Le Guyon. Mes chers collègues, nous sommes dans cette assemblée contre les réductions qui ont été imposées au fonds routier. Après les exposés très clairs et très complets faits par M. Aubert, président de la commission des moyens de communication, de M. Bouquerel et de M. Verdeille, je n'ai pratiquement plus rien à ajouter sur le problème du fonds routier.

M. Aubert a souligné qu'il fallait revenir au respect de nos conventions. Je partage absolument cette façon de voir. C'est pourquoi j'ai demandé au Conseil de la République, par la voie d'un amendement, de revenir à la dotation initialement prévue.

Après avoir entendu les explications de M. le secrétaire d'Etat au budget, je n'ai plus guère d'illusions sur l'adoption de mon amendement, auquel il pourrait m'opposer l'article 47. C'est pourquoi je retire mon amendement, et je me rallie au texte proposé par notre commission des finances qui permettra d'effectuer en trois années ce que je proposais d'opérer en une seule année. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 8), M. Aubert et les membres de la commission des moyens de communication proposent de rédiger comme suit cet article:

« Le prélèvement effectué sur le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers au profit du fonds d'investissement routier est fixé comme suit:

« Pour 1955:

« 14 p. 100 au profit de la tranche nationale;
« 3 p. 100 au profit de la tranche départementale;
« 3 p. 100 au profit de la tranche vicinale.

« Total: 20 p. 100.

« Pour 1956:

« 14,50 p. 100 au profit de la tranche nationale;
« 3,25 p. 100 au profit de la tranche départementale;
« 3,25 p. 100 au profit de la tranche vicinale.

« Total: 21 p. 100.

« A partir de 1957:

« 15 p. 100 au profit de la tranche nationale;
« 3,50 p. 100 au profit de la tranche départementale;
« 3,50 p. 100 au profit de la tranche vicinale.

« Total: 22 p. 100 ».

La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. le rapporteur pour avis. de la commission des moyens de communication. J'ai déjà défendu cet amendement. Il est inutile que je répète ce que j'ai déjà dit.

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Mesdames, messieurs, diverses propositions ont été faites au Gouvernement spécialement par les bouillants et talentueux champions du réseau rural, mais, en ce qui concerne la création d'une tranche rurale, je suis bien d'accord avec mes amis et collègues MM. Aubert et Bouquerel.

Il est indéniable que les chemins ruraux ont besoin d'améliorations généralisées dans le Lot, le Tarn et de nombreux autres départements. L'utilité d'une aide à la voirie rurale n'est pas contestable. Ce qui est contestable, c'est, d'une part, de demander cette aide au fonds routier, qui est alimenté par les automobilistes pour remédier à la congestion des grandes artères, alors que la circulation automobile sur les chemins ruraux est très faible et que les carburants ruraux sont détaxés; d'autre part, de prélever ces subventions pour les chemins ruraux sur la tranche nationale qui est déjà très amenuisée alors que, sur un programme quinquennal de 150 milliards, nous n'avons reçu en trois ans que 41 milliards et que les perspectives les plus optimistes nous laissent espérer 93 milliards en cinq ans au lieu de 150 milliards, soit environ 60 pour 100.

En définitive, les crédits pour le fonds rural ne doivent pas figurer ici dans le domaine du fonds routier, alors que la tranche nationale est déjà insuffisante.

En ce qui concerne la tranche urbaine, par contre, il est indéniable, comme l'a souligné M. le sénateur Bouquerel, que la congestion croissante des grandes villes par la circulation automobile justifie le prélèvement sur le produit des taxes sur les carburants. Le texte voté par l'Assemblée nationale spécialisait ce prélèvement. Cette formule, par sa clarté, avait la préférence du Gouvernement. Les orateurs de la haute assemblée ont pensé que la répartition selon les besoins divers des collectivités locales pouvait être laissée à la sagesse des assemblées locales, qui orienteraient de la façon la plus opportune les travaux du comité de gestion du fonds routier.

Je me rallie à cette formule telle que l'exprimait tout à l'heure le président Aubert sur l'article 41 et M. Bouquerel sur l'article 44.

M. Verdeille. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Verdeille.

M. Verdeille. Je voudrais préciser à M. le ministre que si, dans certains départements qui ont été cité, dont le mien, les chemins ruraux se trouvent en mauvais état, comme les chemins vicinaux, ce n'est pas du fait de la négligence des assemblées départementales ou des assemblées communales, car le département que j'ai l'honneur de représenter est dans ces domaines au-dessus de la moyenne nationale et si ses chemins sont dans un état un peu moins mauvais que dans l'ensemble du pays, ils sont encore en trop mauvais état.

Dans notre département, avant de demander l'aide des autres, nous avons commencé par nous aider nous-mêmes, et il y a peu de départements en France qui puissent s'honorer d'avoir créé un fonds de solidarité, un fonds commun des chemins ruraux et des chemins vicinaux par l'intermédiaire duquel les collectivités départementales versent aux collectivités locales la somme de 130 millions par an pour l'entretien des chemins vicinaux et ruraux.

M. le ministre. Félicitations!

M. Verdeille. Malgré cela, au lieu d'avoir simplement 6 p. 100 de chemins ruraux non reconnus en bon état, comme dans l'ensemble de la France, nous en avons 12 p. 100. C'est deux fois plus, mais c'est bien insuffisant. Permettez-moi alors, monsieur le ministre, de demander à l'assemblée de ne pas vous suivre. Je suis de ceux qui pensent que les crédits sont insuffisants pour les chemins des collectivités communales, insuffisants pour les chemins des collectivités départementales et insuffisants pour nos routes nationales. Nous avons besoin, monsieur le ministre, vous au nom du ministère des travaux publics, nos amis au nom du ministère de l'intérieur et nous, ici, au nom de tous, d'être solidaires pour demander au ministère des finances qu'il nous rende ce qui nous est dû.

Par conséquent, en ne demandant que 1 p. 100, monsieur le ministre, nous ne méconnaissons pas les besoins des routes nationales et nous sommes prêts à vous aider à récupérer ce qu'on devrait vous donner. Je l'ai dit tout à l'heure. Au lieu de 18 p. 100 qu'on vous devait, on ne vous a donné que 14 p. 100. C'est néanmoins un progrès sur les 10 p. 100 de l'année dernière. Si nous ne sommes pas solidaires, si nous ne savons point unir nos efforts, nous serons victimes, j'allais dire de la rapacité, disons des convoitises du ministre des finances...

M. le secrétaire d'Etat. De son habileté! (*Sourires.*)

M. Verdeille. Si nous comprenons ses difficultés, nous sommes obligés d'être solidaires pour nous défendre. C'est pourquoi, monsieur le ministre des travaux publics, ne regrettez pas ce 1 p. 100 qu'on donnerait aux chemins ruraux. Nous travaillons à vos côtés pour vous aider et pour demander au ministre des finances qu'il tienne toutes ses promesses: l'intégralité du prélèvement sur l'essence et la dotation normale qu'il vous doit pour vos routes nationales et qu'il ne vous donne pas, malgré les engagements qui avaient été pris par ses prédécesseurs.

M. le président. La parole est à M. Morel, pour explication de vote.

M. Charles Morel. Mesdames, messieurs, j'appuie entièrement, d'accord avec mon groupe, l'argumentation de mon collègue M. Verdeille. Les chemins ruraux ont été créés initialement pour les besoins de la culture et aussi pour les besoins des communications dans la commune même. Ce stade est dépassé depuis longtemps. Ces chemins sont empruntés désormais par la circulation automobile, car, tout de même, les paysans ont des automobiles, comme en ont les citadins, et non pas pour faire du tourisme, mais pour leurs besoins professionnels, car, actuellement, l'agriculture se modernise de plus en plus.

D'autre part, par qui ces chemins sont-ils employés? Ils sont employés par des commerçants qui viennent chercher nos récoltes. Ils sont employés également, dans mon département, qui est un département de montagne, par les exploitants forestiers qui en tirent les bois, alors qu'ils ne payent aucune patente, ni aucune taxe locale dans la commune où des coupes leur furent adjugées; ils les payent au siège social de leur entreprise, qui est généralement dans un centre urbain. Ces chemins, dégradés par d'autres et au bénéfice d'autres, sont entretenus entièrement par la commune, à laquelle on enlève budgétairement toute possibilité de ressources. (*Applaudissements à gauche.*) Pour ma part, j'estime que même ce 1 p. 100 est insuffisant.

On dit que certaines communes ont 15 kilomètres de chemins ruraux à entretenir. Je peux citer des communes, dans mon département, qui ont 60 kilomètres de chemins vicinaux...

M. Boisrond. Et même plus!

M. Charles Morel. ... pour une population de 100, 200 ou 300 habitants. D'où voulez-vous qu'elles tirent les ressources nécessaires pour pouvoir entretenir ces chemins-là?

D'autre part, nous avons encore de gros bourgs qui sont enclavés. Dans mon département, je l'ai déjà dit, j'en compte neuf. Vous nous accordez un million de francs par an pour

effectuer les travaux de désenclavement, alors que 10 millions seraient nécessaires pour exécuter le moindre projet. A ce train-là, notre réseau rural sera normal dans 90 ans!

Par conséquent, je suis partisan du maintien du texte qui nous est proposé, qui supprime une injustice et un oubli, par les pouvoirs publics, des nécessités de l'agriculture française. En le votant, le Conseil de la République s'honorera grandement et il marquera son désir de maintenir la vie paysanne en l'améliorant et en la rendant plus humaine. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement de M. Aubert ?...

Je le mets aux voix.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe du mouvement républicain populaire.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	311
Majorité absolue	156
Pour l'adoption	41
Contre	270

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Nous en revenons à l'amendement n° 33, de M. Clavier, qui avait été réservé.

Sur cet amendement, quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission accepte l'amendement de M. Clavier.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement s'en rapporte à la sagesse de l'Assemblée. Je veux bien qu'on puisse envisager l'espoir d'un mode de financement définitif des travaux pour la voirie urbaine et la voirie rurale, mais j'ai l'impression que le Gouvernement a déjà fait un très gros effort en faisant passer la tranche de 14 p. 100 à 20 p. 100, avec promesse de 21 p. 100 l'année prochaine et de 22 p. 100 dans deux ans.

M. Dubois. Effort de restitution!

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Très bien!

M. le secrétaire d'Etat. Vous dites: effort de restitution! Mais la situation précédente résultait de quatre votes émis par le Parlement. Je le répète une fois de plus. On a dit tout à l'heure que c'était par suite d'une habileté du Gouvernement. Alors il faut que le Gouvernement soit très habile si, à quatre reprises différentes, il a trouvé le moyen de tromper des parlementaires au moins aussi habiles que les ministres, puisque ceux-ci sont pris parmi les parlementaires. *(Rires.)*

Par conséquent, je ne veux tout de même pas que le vote de cet amendement puisse laisser planer trop d'espoir en ce qui concerne les possibilités budgétaires.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Raison de plus pour le voter!

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 41, modifié par l'adoption de l'amendement de M. Clavier.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe du mouvement républicain populaire.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaire en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	317
Majorité absolue	159
Pour l'adoption	301
Contre	16

Le Conseil de la République a adopté.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je propose que le Conseil suspende maintenant sa séance jusqu'à vingt-deux heures.

M. le président. Le Conseil a entendu la proposition de M. le rapporteur général.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante-cinq minutes, est reprise à vingt-deux heures dix minutes, sous la présidence de M. Yves Estève.)

PRESIDENCE DE M. YVES ESTEVE, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955. (N°s 37, 61 et 98, année 1955).

Nous en sommes arrivés à l'article 42. J'en donne lecture:

« Art. 42. — I. — Sur le chapitre 53-20 « Routes et ponts. — Constructions et grosses réparations » du budget des travaux publics, des transports et du tourisme (section I) pour l'exercice 1955, sont définitivement annulés un crédit de payement de 3.361.500.000 francs et une autorisation de programme de 4.765 millions de francs.

« II. — Les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre seront désormais supportées par le fonds d'investissement routier, savoir:

« — par la tranche nationale pour les ponts sur routes nationales;

« — par la tranche départementale pour les ponts sur chemins départementaux;

« — par la tranche vicinale pour les ponts sur chemins vicinaux;

« — par la tranche rurale pour les ponts sur chemins ruraux;

« — et par la tranche urbaine pour les ponts sur voies urbaines. »

Par amendement (n° 34), MM. Boisrond et Dubois proposent de supprimer cet article.

La parole est à M. Boisrond.

M. Boisrond. Mes chers collègues, l'article 42 du projet concernant les comptes spéciaux du Trésor met à la charge du fonds d'investissement routier une part de la reconstruction des ponts détruits.

Vous avez tous applaudi cet après-midi les orateurs qui se sont succédé pour protester unanimement contre ce que certains appellent le « carambouillage » du fonds routier. Je suis donc certain que vous accepterez mon amendement qui tend à supprimer cet article 42, car je ne peux pas croire que vous puissiez vous déjuger et accepter maintenant ce que vous refusiez avant le dîner.

L'article 42 ampute le fonds d'investissement routier d'une façon absolument illogique. Le Gouvernement, acceptant enfin de rétablir en trois ans le pourcentage attribué par la loi de 1951 à nos routes, trouve un autre moyen de réduire les crédits accordés en mettant à la charge du fonds d'investissement des dépenses qui incombent au budget général.

En bon républicain que je suis, j'ai le respect des lois votées par le Parlement, malgré ce que M. Lacour-Gayet appelait le débordement législatif. Notre régime est-il tellement défiguré

qu'un texte à peine admis soit aussitôt déformé et disloqué ? J'ai soutenu avec acharnement l'élection, dans mon département, de notre regretté collègue M. Litalien. Que dirait-il aujourd'hui devant une telle mutilation d'une loi à laquelle son nom restera toujours attaché ?

Je vous demande donc, mes chers collègues, de voter l'amendement que nous avons l'honneur de vous présenter, mon collègue le président Dubois et moi-même, et de maintenir dans son intégralité la dotation du fonds d'investissement routier que vous avez unanimement défendu jusqu'à cette heure tardive.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?...

M. le rapporteur général. La commission ayant accepté cet article, repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat au budget. Le Gouvernement demande à l'Assemblée de repousser l'amendement. Jusqu'au budget de 1955, à tort ou à raison, mais contrairement à la loi organique qui a créé le fonds routier, un prélèvement de 14 p. 100 seulement était effectué au profit du fonds. A l'occasion du présent budget, le Gouvernement propose au Parlement, qui n'a pas l'initiative des dépenses en matière budgétaire, de porter le prélèvement à 20 p. 100 cette année, 21 p. 100 l'année prochaine, et 22 p. 100 en 1957, à la condition que sur les sommes allouées au fonds routier soient effectuées les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

Sans doute le Gouvernement eût-il été mieux inspiré en bloquant les deux articles 41 et 42 en un seul. Il ne l'a pas fait parce qu'il pensait, après avoir réalisé un accord avec des membres de l'Assemblée nationale, que le Parlement, et par conséquent le Conseil de la République, se rendrait compte qu'il n'était pas possible pour le Gouvernement, qui représente les intérêts de l'Etat, d'envisager une perte de recettes de 12 milliards pour cette année s'il n'y avait pas au moins, sur ces 12 milliards, une somme de 3.500 millions consacrée à la reconstruction des ponts.

Par conséquent, si le Conseil de la République votait l'amendement qui vous est proposé, ce serait en définitive une somme de 3.500 millions de plus que l'Etat aurait à supporter dans la mesure où, bien entendu, les crédits figurant au budget des travaux publics — qui ne sont qu'une autorisation de dépenses — seraient employés pour la reconstruction des ponts. Car rien n'obligera le Gouvernement — je me permets de le signaler en passant, malgré le geste de dénégation de M. Boisrond — à dépenser les 3.500 millions qui figurent au budget des travaux publics pour la reconstruction des ponts. Une autorisation de crédit n'est pas un engagement nécessaire de dépenses.

Alors, la reconstruction des ponts qui est prévue comme devant se terminer dans un délai de dix ans, grâce au système que le Gouvernement a proposé au Parlement, cette reconstruction des ponts, dis-je, demandera peut être vingt ans! Il est des nécessités budgétaires devant lesquelles nous sommes bien obligés de nous incliner.

Je me permets d'attirer l'attention de cette Assemblée — dont toute la réputation, au temps de la IIIe République et au temps de la IVe, lui vient d'être gardien vigilant des dépenses publiques — sur le fait que l'amendement que vous voteriez entraînerait une augmentation de dépenses de 3 milliards et demi qui viendrait s'ajouter au déficit que si souvent M. le rapporteur général a dénoncé à la tribune de cette Assemblée, en des allocutions qui recevaient les applaudissements de la quasi unanimité des membres du Conseil de la République.

Je me permets de faire appel à MM. Boisrond et Dubois pour qu'ils ne maintiennent pas cet amendement qui, en définitive, jette par terre tout l'échafaudage péniblement réalisé, car il n'est pas possible que les gouvernements puissent à la fois envisager une diminution de recettes de douze milliards sur le budget général par l'augmentation du taux du prélèvement pour le fonds routier et en même temps de renoncer aux trois milliards et demi affectés à la reconstruction des ponts, qui avaient été imputés sur le fonds routier.

Ce soir ce n'est pas le secrétaire d'Etat aux finances qui vous parle, mais le sénateur. Je n'invoquerai pas la notion de l'équilibre budgétaire; M. le rapporteur général a bien souvent dénoncé l'importance de ce qu'on appelle maintenant l'impasse et de la crainte qu'on peut parfois avoir pour la stabilité de la monnaie, mais le sénateur que je suis, mettant toute sa ferveur dans cet appel, vous supplie, mes chers collègues, de ne pas voter l'amendement.

M. Maurice Walker. Je demande la parole pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

M. le président. La parole est à M. Walker.

M. Maurice Walker. Mes chers collègues, je comprends bien M. le secrétaire d'Etat lorsqu'il insiste sur le fait que le fonds routier bénéficie cette année d'un supplément de crédits qui est apparemment de l'ordre de douze milliards de francs, mais qui, en réalité, ne sera que de huit milliards et demi, puisqu'on nous demande de transférer au budget des comptes spéciaux du Trésor les trois milliards et demi que nous avons votés au moment de l'examen du budget des travaux publics.

Je veux ici signaler l'incohérence du Gouvernement, qui a peut-être eu tort d'inscrire dans le budget des travaux publics un crédit que nous avons voté non pas pour le plaisir de la chose, mais pour le voir affecter à des travaux. L'attitude du Gouvernement est quelque peu équivoque en la matière. Mais le bon sens veut qu'on admette la thèse qui nous est présentée. Nous disposons de neuf milliards de plus, en gros, cette année, pour l'amélioration des routes au lieu d'avoir les douze milliards que semblait nous promettre le Gouvernement. Mieux vaut peut-être encore avoir ces neuf milliards. C'est pourquoi je demande à M. Boisrond de retirer son amendement.

M. Courrière. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Courrière. Je ne suis d'accord ni avec M. Walker ni avec M. le secrétaire d'Etat aux finances. M. Walker nous dit: mieux vaut neuf milliards que rien. Je ne vois pas en quoi le vote de l'amendement présenté par M. Boisrond nous enlèvera les huit milliards et demi que nous apporte en réalité le texte qui nous est proposé. Quant au secrétaire d'Etat, il s'est mis en contradiction flagrante avec lui-même.

M. le secrétaire d'Etat nous dit: autorisation de crédit n'est pas obligation de dépense. Cela signifie par conséquent que, si nous supprimions l'article 42, les crédits ne seraient consommés que dans la mesure où le Gouvernement voudrait bien le faire. Ils resteraient donc à sa disposition et seraient régularisés à la fin de l'année. D'un autre côté, M. le secrétaire d'Etat nous dit: vous allez obliger le Gouvernement à faire une dépense supplémentaire de trois milliards et demi. Je lui réponds: si autorisation de crédit n'est pas obligation de dépense, le Gouvernement ne sera pas obligé de dépenser ces trois milliards et demi, crédit que nous voulons maintenir dans le budget.

Là où je ne comprends plus, c'est lorsqu'on dit que cette somme n'est plus destinée à la reconstruction des ponts. Nous avons voté plusieurs douzièmes provisoires et ces douzièmes ont été calqués très exactement sur le montant total des budgets déjà votés à l'Assemblée nationale et au Conseil de la République. Il y a par conséquent, dans les sommes mises à la disposition du Gouvernement, la part qui s'applique à la reconstruction des ponts. Je ne crois pas que les contribuables de ce pays en aient été autrement touchés.

Nous verrons plus exactement ce que nous ferons demain lorsque le Conseil de la République, très sagement, aura rendu au ministre des travaux publics, qui en sera sans doute très satisfait, les trois milliards et demi lui permettant de reconstruire les ponts. D'ailleurs, à ce propos, lorsqu'on nous dit qu'il faudra dix, quinze ou vingt ans pour refaire les ponts, des ponts que la population attend depuis 1944, je proteste contre des délais si longs et m'oppose à toute mesure de nature à retarder une pareille œuvre.

En tout cas, laissez-moi vous dire que mettre à la charge des départements la reconstruction des ponts par financement sur la part du fonds routier qu'on leur affecte, c'est commettre une véritable escroquerie contre les départements eux-mêmes.

M. Verdeille. Très bien!

M. Courrière. En effet, d'une part on augmente la part du département d'un point, mais on supprime de nouveau un point et demi, ce qui fait qu'en réalité les départements perdent un demi-point dans l'affaire. Lorsqu'on sait que les départements touchent, sur la part qui leur est attribuée, 25, 30, 40 ou 45 millions et qu'un pont, un pont d'importance réduite, représente 100, 120 ou 150 millions, on se demande combien de temps il faudra aux départements sinistrés pour leur permettre la reconstruction de leurs ponts.

Pendant toute cette période de reconstruction, ils ne toucheraient pas un sou du fonds routier. Je ne pense pas qu'en créant le fonds routier, tel qu'il fut conçu à l'origine, nous ayons voulu que les départements soient privés des ressources qui devaient leur revenir. C'est la raison pour laquelle je ne peux pas m'associer à la demande de M. le secrétaire d'Etat et prie le Conseil de la République de voter l'amendement de M. Boisrond, comme je le voterai moi-même. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Bouquerel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. Mes chers collègues, j'appuierai les observations de notre collègue M. Courrière et je voudrais, en conséquence, apporter un élément nouveau.

La reconstruction des ponts — il s'agit de la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre — avait toujours été, jusqu'à présent, exécutée sur les dotations du ministère de la reconstruction. La reconstruction des ouvrages d'art ne relevait donc pas des crédits destinés à l'entretien de notre réseau routier. Il est évident que tel fut bien l'intention du législateur lors de la création du fonds d'investissement.

Je voudrais attirer votre attention sur un autre aspect du problème. Comme le disait M. Courrière, qui considère ce fonds d'investissement comme uniquement routier, on veut mettre à sa charge le financement de tous les travaux, qu'ils soient simplement routiers ou qu'il s'agisse d'ouvrages d'art. Première observation à faire: avec les tranches nouvelles que nous avons créées, la tranche nationale va être réduite de 3 p. 100.

M. Pierre Boudet. De 2 p. 100!

M. Bouquerel. ... c'est-à-dire qu'on lui retire d'une manière définitive six milliards. Si nous votons la prise en charge par le fonds d'investissement routier de la reconstruction des ouvrages d'art. c'est 60 milliards, mes chers collègues, qu'on imputera en supplément à ce fonds. Le résultat, si nous acceptons les propositions faites par le Gouvernement, sera que les crédits du fonds seront nettement inférieurs à ce qu'ils étaient l'année dernière.

M. le secrétaire d'Etat. Non!

M. Bouquerel. Nous ne pouvons pas nous associer à des mesures de ce genre. Nous avons toujours ici soutenu que le taux de 22 p. 100 qui avait été fixé lors de la création du fonds d'investissement routier devait s'appliquer à des travaux d'amélioration routière. Il ne peut pas être question d'une autre affectation.

C'est pourquoi, personnellement et au nom de mon groupe, je demanderai également au Conseil de bien vouloir voter l'amendement de M. Boisrond.

M. Aubert, *président et rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Mes chers collègues, au nom de la commission des moyens de communication, j'avais déposé un amendement qui tendait, non pas à supprimer l'article, mais à le modifier.

Pourquoi le modifier ? Parce que nous voulions laisser six milliards à la reconstruction des ponts. Nous avions simplement réduit la dotation prévue sur le fonds routier de façon à la rendre plus raisonnable.

Cependant, je me rallie bien volontiers au texte déposé par M. Boisrond, parce qu'en fait nous voulions faire simplement acte raisonnable en acceptant de prélever une partie sur le fonds routier, tout en reconnaissant que la méthode était mauvaise, ainsi que vient de le dire excellemment M. Boisrond.

D'ailleurs, nous avons remarqué que M. le secrétaire d'Etat ne nous a pas opposé l'article 47. Il ne l'a pas fait parce qu'il ne le pouvait pas. En effet, nous avons déjà voté le budget des travaux publics. Nous sommes donc en présence d'un fait acquis. Il nous a parlé d'un accord. C'est bien volontiers que je fais confiance à l'excellent collègue que fut le secrétaire d'Etat au budget pour croire ce qu'il nous dit, mais cet accord ne nous a pas atteint. Il n'est pas dans l'exposé des motifs. On ne nous a jamais dit d'une manière claire qu'on allait nous donner des crédits, qui ne représentent d'ailleurs qu'une simple restitution, et, ensuite, que l'on nous les reprendrait pour refaire les ponts. On nous l'a dit si peu qu'on n'en trouve trace nulle part.

Monsieur le ministre, tout à l'heure vous nous avez dit: on a fait un sacrifice. C'est un sacrifice fait avec ce qui nous appartenait. Mais enfin passons.

M. le secrétaire d'Etat. Cela ne vous appartient pas, mes chers collègues: c'est de l'argent qui vient des contribuables et qui retourne aux dépensiers.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Il est bien évident que cela nous appartenait. Je défends le fonds routier qui est un peu ici notre création.

M. Verdeille. Très exactement.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Un fonds routier a été créé. On l'a diminué contre la volonté du Parlement, quoi qu'on en dise. Je l'ai dit cet après-midi, il fallait accepter de voter le budget des travaux publics et précisément parce que nous étions raisonnables, nous acceptions une concession, qui nous était promise comme provisoire, mais qui dure depuis quatre ans et qui coûte 60 milliards.

Cette diminution par changement d'affectation n'est pas acceptable. Je crois vraiment qu'il est raisonnable de ne pas toucher aux crédits qui ont déjà été votés, de laisser le fonds routier en possession de dotations qui ne sont pas excessives.

J'ai donné les arguments qui montraient la nécessité de maintenir des crédits élevés et si le Conseil veut bien accepter l'amendement de M. Boisrond, je retirerai celui que j'avais présenté au nom de la commission des moyens de communication, considérant que celui-ci nous donne satisfaction.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Mes chers collègues, au risque de me répéter, quelle que soit l'obstination dont je fais preuve et que je considère comme un devoir de ma part, je vais une fois de plus attirer votre attention sur un vote qui consiste purement et simplement à augmenter le déficit du budget de trois milliards et demi.

Vous avouerez que cela vaut tout de même quelques minutes de discussion et me permet peut-être de me départir de mon habituelle bonne humeur.

C'est pour moi une question très grave de savoir que le déficit budgétaire sera augmenté de trois millards et demi par une décision de votre part, je m'excuse de le dire; je préférerais voir le déficit, au contraire, réduit de par la volonté du Conseil de la République, gardien des traditions tutélaires du Sénat.

Cela dit, en ce qui concerne le fonds routier, il est entendu que, lors de sa création, il avait été prévu un prélèvement de 22 p. 100 sur le prix des carburants. Je répète ce que j'ai dit cet après-midi: trois mois après ce vote, dans la loi de finances de 1952, le Parlement a accepté, pour des considérations budgétaires, que ce prélèvement soit ramené de 22 à 14 p. 100 dans le budget de 1953.

M. Bouquerel. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Bouquerel. Je crois pouvoir me rappeler que, si le Parlement a accepté cette réduction, et vous l'avez bien dit, trois mois après la création du fonds d'investissement routier, c'est que, précisément, ce fonds était créé en cours d'année et qu'il n'allait pas permettre d'utiliser les crédits pendant tout l'exercice.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Très bien!

M. Bouquerel. C'est la raison pour laquelle nous avons accepté à cette époque la réduction de la dotation. C'était une réduction temporaire et provisoire et, dans toutes les discussions budgétaires qui sont intervenues depuis, le Conseil de la République a toujours réclamé le rétablissement du prélèvement de 22 p. 100. Il n'a accepté le premier, je le répète, que parce qu'il s'étalait sur une partie de l'exercice.

M. le secrétaire d'Etat. Monsieur Bouquerel, si mes souvenirs sont exacts, c'est en décembre 1951 que l'Assemblée nationale a voté le fonds routier. Le Conseil de la République a accepté le pourcentage de 2 p. 100 pour la voirie vicinale et c'est en mars 1952 que la loi a été votée, avec application au 1er janvier 1952.

En avril 1952, lors de la discussion du budget de 1952, le Parlement a accepté, pour des considérations budgétaires, que le prélèvement soit ramené de 22 p. 100 à 14 p. 100. Puis, lorsqu'est venue la discussion du budget de 1953, une deuxième fois, dans la loi du 3 décembre 1952, il a été précisé que le prélèvement effectué au profit du fonds spécial d'investissement routier sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants était fixé à 14 p. 100. Enfin, pour le budget de 1954, la même décision a été votée par le Parlement.

Il est parfaitement compréhensible que le Parlement ait décidé, lorsqu'il a créé le fonds, que le prélèvement serait de 22 p. 100 et que le Gouvernement soit venu dire à deux reprises différentes: il va me manquer 12 milliards dans mes recettes générales; par conséquent, je vous demande, à vous Parlement, de faire preuve de sagesse et de ramener ce prélèvement de 22 p. 100 à 14 p. 100.

Pendant trois ans, vous l'avez accepté. Que vous l'ayez accepté contraints et forcés, parce que vous avez à tenir compte de la totalité des dépenses et des recettes, comme le Gouvernement lui-même, bien sûr! Mais vous l'avez tout de même accepté. Vous pourrez prétendre que dans une loi de finances le mot « provisoire » a été introduit et que peut-être il a échappé à votre attention vigilante; mais l'année suivante le mot « provisoire » avait disparu et, pendant trois années, vous avez accepté le taux de 14 p. 100.

Cette année, le Gouvernement vous propose de revenir à 20 p. 100 en 1955, à 21 p. 100 en 1956, à 22 p. 100 en 1957. Cette mesure va provoquer une diminution de recettes de 12 milliards pour cette année et de 16 milliards pour 1957. Pendant dix ans — vous avez raison — cela va faire 160 milliards sur le taux de 1957. Je demande, au nom du Gouvernement, que les 60 milliards nécessaires à la reconstruction des ponts soient pris sur le prélèvement du fonds routier, ce qui laissera tout de même 100 milliards à cet organisme. Ainsi, la reconstruction des ponts sera achevée beaucoup plus rapidement que par voie budgétaire.

Vous pouvez profiter d'une erreur de présentation. Mais je vous rappelle que le Gouvernement est le seul, d'après la Constitution, à avoir l'initiative des dépenses en matière budgétaire et jamais il n'aurait consenti à porter le taux du prélèvement en 1955 de 14 à 20 p. 100, puis à 21, puis à 22 p. 100, s'il n'y avait pas eu en contre-partie cette affectation pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

J'entends bien que M. Courrière a dit tout à l'heure: mais le demi-point supplémentaire que vous avez accordé à la voirie départementale sera peut-être dépassé par la part des ponts. C'est possible, monsieur Courrière, je le reconnais. J'ai l'habitude de jouer franc jeu et d'abattre mes cartes. Mais je suis obligé, en ce qui me concerne, de voir le total. Tous les jours, devant les assemblées parlementaires, on nous demande 10, 15, 20, 25, 30 milliards de plus. Les budgets militaires ne sont pas encore votés et nous ne savons pas, d'après les prévisions qui sont faites — j'en appelle à M. le rapporteur général qui connaît encore mieux que moi toutes ces questions — à combien nous allons arriver, en définitive, comme impasse totale. Alors, aujourd'hui, pour ces 3 milliards et demi, je dis que nous agissons dans l'intérêt même de la reconstruction des ponts. En effet, nous serons obligés d'étaler cette reconstruction sur vingt ans, si nous devons l'assurer sur le budget général et si nous ne pouvons pas y affecter une part de ce fonds routier.

Vous avez là un bénéfice considérable par rapport à l'année dernière.

De même — je m'excuse de cette improvisation — en ce qui concerne le traitement des fonctionnaires, j'ai été amené à dire devant certaine commission : « En 1951, on a accordé 12.000 francs d'indemnité complémentaire de traitement. En 1952, on n'a rien fait; en 1953 non plus. En 1954, on a hiérarchisé 3.000 francs sur cette indemnité de 12.000 francs. En 1955, nous voulons hiérarchiser les 9.000 francs qui restent et accorder une nouvelle prime de 9.000 francs, et vous nous dites: « C'est insuffisant, nous ne pouvons accepter cela ! »

De même, pour le fonds routier, pendant deux ou trois ans, vous avez accepté les 14 p. 100, contraints et forcés, mais vous les avez acceptés. En 1955, on doit arriver à 20 p. 100, mais il faut encore faire disparaître les 3 milliards et demi envisagés en contrepartie de l'effort de 12 milliards consenti par le Gouvernement.

Je vous fais juges, mes chers collègues. Je ne sais pas si je peux invoquer l'article 47 de votre règlement, mais le texte dont vous êtes saisis est celui qui vous a été tranmis par l'Assemblée nationale et c'est celui sur lequel vous devez statuer. La commission des finances a présenté un texte conforme à celui de l'Assemblée nationale. Vous êtes en présence d'un amendement qui, incontestablement, doit faire perdre au Trésor une somme de 3 milliards et demi, et qui va augmenter le déficit d'un montant égal. Je vous laisse juges et je demande à la commission des finances de dire si l'article 47 est applicable ou non, avec le regret très sincère qu'éprouve un homme politique qui, délibérément — je l'ai dit au moment de la réforme de la Constitution et vous le savez tous — a choisi cette assemblée plutôt que celle directement issue du suffrage universel, à la pensée que cette Chambre, Chambre de la sagesse et de la réflexion, celle qui a toujours été, je le répète, le gardien vigilant des finances publiques, va aggraver le déficit de trois milliards et demi de francs à l'occasion de cette discussion. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Je suis très inquiet de ce que nous dit M. Gilbert-Jules. Ainsi, les promesses qui nous ont été faites trois ans durant n'auraient pas été tenues. C'est la première constatation qu'il faut faire.

M. le secrétaire d'Etat. M. Pellenc vous dit qu'il y a mille milliards de fonds de trésorerie pour assurer l'échéance.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Vous venez d'employer des arguments qui nous gênent beaucoup. Chaque fois que vous ferez appel au bon sens de cette Assemblée, à son sens de la mesure, à son désir de maintenir le budget en équilibre, vous pourrez évidemment nous faire un exposé qui nous ira droit au cœur. Seulement, ce que vous nous dites ne correspond encore une fois pas du tout à la manière dont cela a été présenté. Vous nous apportez 12 milliards, mais vous nous en retirez trois.

M. le secrétaire d'Etat. On vous en donne neuf!

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. On nous en retire six après nous en avoir donné douze. C'est un fait incontestable. Ce n'est pas moi qui l'ai écrit, c'est vous. C'est contre cela que nous nous élevons et M. Courrière avait raison de le souligner.

Des représentants des collectivités locales siègent dans cette assemblée. Un fait demeure: derrière tous ces plans, ces augmentations, nous ressemblerons à des gens à qui l'on a donné plus que ce qu'on avait promis, alors que c'est exactement le contraire.

Les collectivités locales devraient recevoir 2 p. 100 pour les routes départementales, on leur donne 2,5 p. 100 dans le texte, mais on enlève 1 p. 100 pour les ponts. M. le secrétaire d'Etat a dit que c'était possible. Ce n'est pas possible, c'est certain! C'est parce que nous connaissons rigoureusement les chiffres que nous sommes inquiets. Vous considérez le budget général, c'est votre rôle: mais nous avons un texte sur lequel nous avons réfléchi, dont nous connaissons les conséquences. Tout à l'heure, vous avez dit: vous aviez 2 p. 100 pour les routes départementales, vous en aurez 2.5 p. 100. On a l'air de nous donner ainsi un demi point supplémentaire, mais on en retire un et, finalement, nous aurons 1,5 p. 100 au lieu de 2. Vous allez diminuer nos crédits de 25 p. 100.

M. le secrétaire d'Etat. Les ponts seront ainsi plus vite reconstruits.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Nous sommes tout à fait d'accord. Moi-même j'aurais proposé, au nom de la commission des finances, de prélever une partie de ces crédits sur le fonds routier.

Mais vous dites que l'on va nous donner beaucoup plus que ce qui a été promis. C'est manifestement inexact et c'est contre cela que nous nous élevons. Vous allez placer les collectivités locales dans des difficultés incroyables. Tout à l'heure, vous avez accepté — je me suis moi-même incliné, parce que j'ai bien compris les arguments qui ont été apportés — le 1 p. 100 pour les chemins ruraux, parce que c'est indispensable. Allez-vous maintenant retirer 25 p. 100 des crédits alloués aux départements ? C'est toute la question! C'est pourquoi l'amendement de M. Boisrond est parfaitement valable et l'Assemblée se justifiera pleinement en le votant. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. Monsieur le ministre, maintenez-vous votre demande d'application de l'article 47 du règlement ?

M. le secrétaire d'Etat. Oui, monsieur le président, ne serait-ce que pour n'avoir pas de reproches devant l'Assemblée nationale.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'application de l'article 47 ?

M. le rapporteur général. Monsieur le président, mes chers collègues, bien que défendant la position adoptée par la commission des finances, je suis au regret de dire que l'article 47 n'est pas applicable dans le cas présent.

En effet, monsieur le ministre, supposons que l'amendement de notre collègue M. Boisrond n'ait pas été déposé, et que nous repoussions cet article 42 au moment où le président le mettra aux voix. Du même coup, les crédits qui se trouvent à l'heure actuelle inscrits au budget du ministère des travaux publics subsisteraient...

M. Boisrond. Parfaitement!

M. le rapporteur général. ... et nous aurions exactement le résultat que M. Boisrond cherche par son amendement, sans que vous puissiez invoquer l'article 47.

M. le secrétaire d'Etat. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. le rapporteur général. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le secrétaire d'Etat. Il est possible que, si un vote négatif intervenait sur l'article, nous soyons dans la même position juridique. Il n'en reste pas moins que l'amendement présenté tend à diminuer les recettes par rapport au texte soumis à l'appréciation du Conseil de la République. L'amendement est donc irrecevable.

M. Boisrond. Alors, il n'y a plus de discussion possible avec l'Assemblée nationale!

M. le rapporteur général. Puisque vous évoquez un point de droit, permettez-moi de vous dire, si vous voulez bien relire l'article 47, qu'il y est question d'amendements qui ont pour effet d'augmenter les dépenses de l'Etat, de modifications de textes... (*M. le secrétaire d'Etat fait un geste de dénégation.*)

Reprenons l'article 47. Puisque vous voulez engager la discussion sur le plan juridique, j'y suis prêt.

M. le secrétaire d'Etat. Je dois le faire, quelle qu'en soit l'issue.

M. le rapporteur général. Que vous ayez tort ou raison ?

L'article 47 précise: « La question préalable est prononcée de droit si elle est posée par le Gouvernement, la commission des finances ou la commission compétente, à l'encontre d'un amendement entraînant la réduction ou la suppression d'une recette existante ou susceptible d'entraîner une dépense nouvelle ou une augmentation de dépenses par rapport au texte qu'il serait appelé à remplacer ou à compléter... ». « Par rapport au texte qu'il serait appelé à remplacer ou à compléter... », il semble que l'on puisse soutenir que le « texte » qui doit être remplacé ou complété doive être un texte législatif, et non un document qui n'est encore qu'une proposition quand il est soumis à la discussion du Parlement.

M. le secrétaire d'Etat. Mais non!

M. le rapporteur général. Nous nous sommes cependant déjà prononcés sur ce point particulier.

M. Boisrond. Je pense bien!

M. le rapporteur général. Je puis en citer deux exemples portant sur des points où vous-même, je crois, vous vous êtes associé à nous. Je dis « je crois », parce que je n'en suis pas absolument certain. Peut-être étiez-vous déjà ministre ? C'était une raison pour ne plus vous associer à nous. (*Sourires.*)

Le premier exemple est tiré de la discussion relative à la fixation des droits de douane d'importation. Le Gouvernement avait alors déposé un projet de loi tendant à approuver les droits de douane d'importation, qui avaient été fixés antérieurement par arrêtés, afin d'éviter des remboursements de droits consécutivement à des décisions des tribunaux. A l'Assemblée nationale, M. Catroux déposa un amendement qui disposait que n'étaient pas acquis au Trésor les droits de douane applicables à certains matériels d'équipement.

Le secrétaire d'Etat au budget — ce ne devait pas être vous, monsieur Gilbert-Jules, puisque M. Catroux n'était pas ministre — demanda l'application de l'article 48 pour le motif qu'il s'agissait d'une perte de recettes. Aucune décision ne fut prise parce qu'il n'y avait pas de représentant de la commission des finances pour indiquer si l'article 48 était ou n'était pas applicable. Mais la question vint devant le Conseil de la République, et notre commission des finances, qui suit, elle, ces questions de très près, vous n'en doutez pas, prit l'initiative d'exonérer des mêmes droits certains matériels spécialement désignés, c'est-à-dire qu'elle reprit à son compte partie des dispositions prévues dans l'amendement de M. Catroux. Le secrétaire d'Etat au budget n'opposa pas, devant nous, l'article 47 du règlement.

M. le secrétaire d'Etat. Il ne pouvait pas le faire.

M. le rapporteur général. Le secrétaire d'Etat au budget, dis-je, n'opposa pas l'article 47 du règlement, car il savait qu'il n'aurait pas été reconnu applicable par la commission des finances, et il accepta l'amendement.

M. le secrétaire d'Etat. Forcément. Si votre amendement reprenait en partie l'amendement qui avait été voté par l'Assemblée nationale, le texte dont vous étiez saisi était celui de l'Assemblée nationale et votre amendement n'aggravait pas les dépenses ou ne diminuait pas les recettes par rapport au texte qui vous était soumis.

M. le rapporteur général. Si, car j'avais omis de vous dire — et je vous prie de m'en excuser — que l'amendement de M. Catroux, finalement n'avait pas été adopté par l'Assemblée nationale. Ainsi le Conseil de la République — dans ce cas particulier — a pris une décision qui tendait à maintenir en application une loi déjà en vigueur.

Quant au deuxième exemple, il s'est produit lors de la discussion du budget de la reconstruction pour l'exercice 1953. Dans ce budget, il y avait un article 36 qui prévoyait l'abrogation d'une disposition légale et la commission de la reconstruction de l'Assemblée nationale en demanda la disjonction. Le ministre opposa l'article 48 en disant que cette disjonction entraînerait une augmentation des crédits dont le Gouvernement demandait l'ouverture dans le budget, en supposant l'abrogation acquise. La commission des finances accepta cependant la disjonction, malgré l'augmentation de dépenses qui en résultait, parce que c'était un crédit qui figurait dans une loi déjà existante. Il semble donc bien qu'elle donnait au mot « texte » le sens de « texte législatif existant à l'heure actuelle ».

Tels sont les deux précédents que je tenais à évoquer devant notre Assemblée. Quoi qu'il en soit, il faut bien reconnaître

que nous arrivons au même résultat, que nous acceptions l'amendement de M. Boisrond ou que nous refusions de voter l'article 42.

Maintenant j'ajouterai simplement que je suis dans l'obligation, bien entendu, de faire au nom de la commission des finances, la recommandation à mes collègues de suivre la commission, mais comme vous avez fait appel à mon témoignage en ce qui concerne les déficits du budget et les déficits de la Trésorerie, je vous dirai que vous êtes très modeste en déclarant que vous aurez des déficits dans vos comptes qui atteindront 1.000 milliards, car nous sommes déjà, dans ce domaine, à plus de 1.100 milliards, il ne faut pas l'oublier.

Mais ce qu'il faudrait dire aussi, c'est que nous vous avons proposé à l'action gouvernementale, en commission des finances, des champs d'investigation où auraient pu être effectuées de sérieuses économies et que vous ne nous avez pas suivis, même pas écoutés, vous le Gouvernement, aussi bien le Gouvernement précédent que peut-être le Gouvernement actuel que nous attendons et auquel nous ferons les mêmes propositions. D'ailleurs, vous trouverez énuméré dans le rapport général qui sera distribué dans quelques jours un ensemble de suggestions que lors des auditions ministérielles nous avons faites au Gouvernement et qui n'ont été l'objet en retour que de bonnes paroles, que de déclarations d'intention, mais jamais d'aucune action.

Voilà ce que je devais dire à cette Assemblée pour qu'elle soit en paix avec sa conscience, si elle estime, comme il est coutume de dire, se fiant à sa sagesse, bon de voter l'amendement de notre collègue M. Boisrond.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Mes chers collègues, je ne veux rien ajouter sur le fond. Je me suis suffisamment et complètement expliqué pour n'avoir pas besoin de me répéter.

Sur la question de procédure, je ne puis pas être d'accord avec mon ami M. Pellenc. Il a cité deux exemples tirés, d'ailleurs, des débats de l'Assemblée nationale. Dans le premier, la commission des finances du Conseil de la République aurait proposé un texte, si j'ai bien compris, en retrait par rapport à celui qui avait été voté par l'Assemblée nationale, puisque j'ai entendu dire que l'amendement reprenait en partie seulement certaines dispositions du texte de M. Catroux.

M. le rapporteur général. Il n'a pas été voté par l'Assemblée nationale.

M. le secrétaire d'Etat. J'ai entendu dire que M. Catroux avait déposé un amendement, auquel le Gouvernement avait opposé l'article 48 et qu'il n'y avait personne de la commission des finances pour répondre sur l'application de cet article.

M. le rapporteur général. L'amendement a été mis aux voix, il n'a pas été voté. Ici, nous l'avons repris.

M. le secrétaire d'Etat. Je vous demande pardon.

M. le rapporteur général. C'est moi qui m'excuse de ne vous avoir pas donné cette explication complémentaire.

M. le secrétaire d'Etat. Je suis convaincu que je trouverais au moins cent exemples, si nos collaborateurs réciproques voulaient les rechercher, où l'article 47 a été déclaré applicable chaque fois qu'il y avait une augmentation de dépenses ou une diminution de recettes par rapport au texte que l'amendement est appelé à remplacer ou à compléter, et ce texte est celui qui vous est transmis par l'Assemblée nationale.

J'irai même plus loin: vous acceptez que le Gouvernement oppose l'article 47 lorsque l'amendement tend à entraîner une augmentation de dépenses ou une diminution de recettes par rapport à un texte présenté par votre commission des finances du Conseil de la République, et dont le Conseil de la République est saisi. Par conséquent, à chaque fois, et dans les mêmes conditions, l'article 47 a été déclaré applicable.

Qu'on ne veuille pas le déclarer applicable aujourd'hui, je n'en suis pas surpris. J'ai déjà connu la même mésaventure à l'occasion du débat sur les prestations agricoles, au cours duquel le Conseil de la République a refusé d'appliquer l'article 47 sous prétexte qu'une augmentation de dépenses dans un chapitre était commandée par une augmentation de recettes dans un autre chapitre. Le résultat pratique c'est que ce que j'avais prévu devant votre assemblée s'est réalisé devant l'Assemblée nationale qui, d'une part, a repris le maximum de dépenses indiquées par vous dans le chapitre et, de l'autre côté, a repris le minimum de recettes prévues dans l'autre chapitre, de sorte que cela a encore coûté plusieurs centaines de millions à l'Etat.

Je vous en supplie mes chers collègues! Vous êtes en présence d'un texte du Gouvernement qui — je m'excuse vis-à-vis de M. Aubert de revenir encore sur le fond — a tout de même consenti, puisqu'il est le seul à avoir l'initiative des dépenses en matière budgétaire, à porter le prélèvement, qui était fixé à 14 p. 100 depuis trois ans, à 20 p. 100 avec une contrepartie qui laisse tout de même une augmentation de 9 milliards pour le fonds routier et cela sur une certaine période.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Six milliards!

M. le secrétaire d'Etat. Disons six milliards. Cela fait tout de même 34 milliards au lieu de 28, plus la reconstruction des ponts.

Je suis dans l'obligation, mes chers collègues, d'invoquer l'article 47 et de vous demander de repousser l'amendement dont vous venez d'être saisis.

M. le président. L'article 47 est-il applicable?

M. le rapporteur général. L'article 47 n'est pas applicable.

M. le président. En conséquence, je mets aux voix l'amendement de M. Boisrond, repoussé par la commission des finances et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'article 42 est donc supprimé et les amendements n° 9 de M. Aubert et n° 23 de M. Bouquerel, qui portaient sur cet article, n'ont plus d'objet.

« Art. 43. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées du budget des travaux publics, des transports et du tourisme (section I) pour l'exercice 1955, un crédit de 26.840 millions de francs et une autorisation de programme de 39.740 millions de francs.

« Ce crédit et cette autorisation de programme s'appliquent au chapitre 85-21 « Fonds spécial d'investissement routier (réseau national) » du titre VIII « Dépenses effectuées sur ressources affectées ».

La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai demandé la parole sur cet article 43 pour faire une observation à vos services. Nous sommes en effet habitués à recevoir des propositions gouvernementales dont notre Assemblée doit bien souvent effectuer la mise au point et même lorsqu'il s'agit de sujets aussi importants que des chiffres de dépenses, il faut que nous rectifiions les erreurs ou les lapsus qui ont pu se produire dans des services certes infiniment mieux dotés de moyens d'action que les nôtres.

Il se trouve qu'en ce qui concerne cet article 43 les prévisions initiales de recettes et de dépenses de la tranche nationale du fonds routier, telles qu'elles figuraient dans le projet de budget des travaux publics, s'établissaient à un total de 21.050 millions qui correspondait pour 20.900 millions à des travaux et pour 150 millions aux frais de fonctionnement, qui figuraient d'ailleurs à divers chapitres des travaux publics.

Dans la deuxième lettre rectificative au projet de loi sur les comptes spéciaux, vous avez porté le montant des recettes à 28.770 millions que, par suite d'une erreur, vous avez affecté en totalité aux travaux, en ne prévoyant aucun crédit pour les frais de fonctionnement.

C'est cette erreur que nous vous proposons de rectifier en signalant que, compte tenu de la création de la tranche rurale qui a ramené votre chiffre initial de 28.770 millions à 26.840 millions, il convient de réduire ce dernier chiffre de 150 millions et d'arrêter ainsi le montant des crédits à 26.690 millions.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, je m'excuse auprès de votre Assemblée de l'erreur que j'ai commise — car je suis responsable de mes services — en oubliant de défalquer les 150 millions nécessaires pour le fonctionnement du fonds routier.

Qu'il me soit cependant permis de dire que les services s'aperçoivent quelquefois des erreurs matérielles qu'ils peuvent commettre, que bien souvent ils demandent à certaines commissions des finances de les aider dans la réparation de ces erreurs et que les découvertes de celles-ci ne sont pas toujours spontanées.

M. le rapporteur général. J'indique que, dans le cas présent, ce sont les collaborateurs de votre ministère, mis à la disposition de la commission des finances, qui ont pris l'initiative de signaler cette anomalie.

Puisque nous sommes en train de départager les mérites, permettez-moi de rendre à César ce qui est à César, et de déclarer — nous en sommes très fiers — que vous affectez les meilleurs de vos collaborateurs au Conseil de la République.

M. le secrétaire d'Etat. J'en suis très heureux!

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 43 dont le crédit est ramené à 26.690 millions de francs.

Je le mets aux voix.

(*L'article 43 est adopté.*)

M. le président. « Art. 44. — I. — A compter du 1er janvier 1955, il est créé une tranche urbaine du fonds d'investissement routier destinée:

1° A remédier dans les villes à la congestion des voies urbaines supportant une circulation importante.

« Le bénéfice de cette disposition sera accordé aux villes sous forme de subventions ne pouvant dépasser 50 p. 100 du montant des travaux.

« 2° A financer la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre sur la voirie urbaine.

« Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, sera dressé conjointement par le ministre de l'intérieur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre chargé des beaux-arts et le ministre du logement et de la reconstruction, après consultation des assemblées locales intéressées, un plan des grands travaux routiers urbains à réaliser dans un délai de sept ans. Il sera approuvé par décret en Conseil d'Etat.

« La tranche urbaine sera gérée par le ministre de l'intérieur, assisté de la commission de gestion de la tranche nationale du fonds routier dont la composition a été fixée par l'article 5 de la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951.

« II. — Il est ouvert au ministre de l'intérieur, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées du budget de l'intérieur pour l'exercice 1955, un crédit de 1.930 millions de francs et une autorisation de programme de 2.500 millions de francs.

« Ce crédit et cette autorisation de programme s'appliquent au chapitre (nouveau) 86-54: « Exécution du plan d'amélioration de la voirie urbaine » du titre VIII « Dépenses effectuées sur ressources affectées ».

Par voie d'amendement (n° 10) M. Aubert et les membres de la commission des moyens de communication proposent de supprimer cet article.

La parole est à M. Aubert.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement devient sans objet, l'assemblée ayant adopté l'article 41.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par voie d'amendement (n° 32) M. Bouquerel propose de rédiger comme suit cet article 44:

« A compter du 1er janvier 1955, les communes dont les voies urbaines ou rurales ne correspondent plus aux exigences de la circulation générale, pourront bénéficier d'une subvention de 50 p. 100 du montant des travaux nécessités pour l'amélioration du trafic routier, cette subvention sera prélevée sur les tranches départementales et vicinales du fonds spécial d'investissement routier. Le programme de ces travaux sera soumis à l'approbation des ministres de l'intérieur et des travaux publics après avis de la commission de gestion instituée par la loi du 30 décembre 1951. »

La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. Cet amendement n'a plus d'objet puisque l'article 41 a été voté.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Charles Morel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Morel.

M. Charles Morel. Je demande une explication. A l'article 42, il est question de dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre. Je vois que le deuxième alinéa de l'article 44 vise le financement de la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre sur les voies urbaines. Je me demande s'il n'y a pas contradiction entre ce que nous avons voté tout à l'heure et ce que nous allons voter dans cet article.

M. le président. Cet alinéa n'a plus d'intérêt, étant donné le vote intervenu sur l'article 43 tout à l'heure.

M. le secrétaire d'Etat. Il appartient au Conseil de la République de voter pour ou contre la suppression de l'article. Le Gouvernement demande le maintien.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Il se pose ici une question de coordination. Il s'agit de savoir si la rédaction de cet article est compatible avec la position que nous avons prise sur l'article 42.

M. Pierre Boudet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boudet.

M. Pierre Boudet. Il me paraît que cette rédaction n'est pas incompatible. On a créé une tranche urbaine de 2 milliards. Il n'est pas « impensable » que sur cette tranche urbaine, et avec ces deux milliards on construise des ponts sur des voies urbaines. Ce n'est pas absolument incompatible.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 44.

(*L'article 44 est adopté.*)

M. le président. Art. 44 *bis* (nouveau). — I. — A compter du 1er janvier 1955, il est créé une tranche rurale du fonds d'investissement routier destinée, sous réserve de l'application des dispositions du paragraphe II de l'article 42 qui précède, à assurer la remise en état et l'amélioration des chemins ruraux reconnus.

« Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, les préfets établiront, dans chaque département, un programme de travaux qui sera soumis à l'approbation du conseil général ou de la commission départementale.

« Les modalités de la répartition des ressources de la tranche rurale entre les divers départements seront fixées par un arrêté conjoint du ministre de l'agriculture et du ministre de l'intérieur.

« II. — Pour l'exercice 1955, les crédits et autorisations de programme affectés à la tranche rurale seront ouverts au ministre de l'agriculture, par décret, en addition aux dotations accordées, au titre des dépenses sur ressources affectées, par la loi n° 55-137 du 2 février 1955 relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'agriculture pour l'exercice 1955. »

Par voie d'amendement n° 24, M. Bouquerel propose de rédiger comme suit le paragraphe II de cet article:

« II. — Pour l'exercice 1955, les crédits et autorisations de programme affectés à la tranche rurale seront ouverts au ministre de l'intérieur. »

La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. Mes chers collègues, l'article 44 *bis* crée la tranche rurale. A la fin de l'article il est indiqué que ces crédits seront ouverts au ministère de l'agriculture. J'ai demandé qu'une modification soit apportée à cet article et qu'on substitue à cette dernière phrase la phrase suivante: « Pour l'exercice 1955, les crédits et autorisations de programme affectés à la tranche rurale seront ouverts au ministère de l'intérieur ».

C'est pour une commodité de gestion. Vous savez tous qu'actuellement la gestion des voies rurales est confiée au ministère des travaux publics. Ce sont les fonctionnaires des ponts et chaussées qui assurent l'entretien de notre réseau rural. Comme les voies rurales, les chemins vicinaux et les chemins départementaux sont sous la tutelle du ministère de l'intérieur, je vous demande que les crédits soient affectés, non au ministère de l'agriculture, mais au ministère de l'intérieur.

M. Edgard Pisani. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pisani.

M. Edgard Pisani. Je crois pouvoir préciser, en vertu d'une expérience modeste, d'ailleurs, que la voirie rurale relève du génie rural et à aucun titre du service des ponts et chaussées.

M. Bouquerel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. La voirie rurale n'a jamais été soumise à la tutelle du génie rural. Je m'excuse, mon cher collègue, de vous contredire. Le génie rural a eu à connaître de la création de certains chemins d'exploitation agricole, mais il n'a jamais eu en propre la gestion et l'entretien des chemins ruraux.

M. Verdeille. Très exactement!

M. Bouquerel. Cet entretien appartient aux communes. Ce sont celles-ci qui chargent normalement l'administration des ponts et chaussées de l'entretien des chemins ruraux.

M. le La Gontrie et **M. Boudet.** Ou des autres!

M. Bouquerel. Mais actuellement, avec le fonds d'investissement routier tel qu'il existe, étant donné que cette tranche fait tout de même partie, comme la tranche urbaine, du fonds d'investissement routier, je pense que, pour une raison de simplification d'écriture et de gestion, il serait préférable d'affecter ces fonds au ministère de l'intérieur plutôt qu'au ministère de l'agriculture.

M. Charles Morel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Morel.

M. Charles Morel. Monsieur le président, je me permets de déposer un amendement au premier alinéa de l'article 44 *bis* nouveau et je m'excuse de le faire tardivement.

Il est question, dans ce texte, de la remise en état « des chemins ruraux reconnus ». Je demande la suppression du mot « reconnus ».

Je pense à mon département. J'en ai parlé tout à l'heure en défendant un amendement. J'ai défendu les chemins ruraux. Or, il se trouve que, dans mon département, sur 3.575 kilomètres de chemins ruraux il n'y en a aucun de reconnu.

M. Raymond Bonnefous. Cela dépend du conseil général.

M. Charles Morel. Certes. Seulement, actuellement pour les crédits de cette année, ces communes-là se trouveront lésées. Elles n'auront droit à aucun crédit.

M. de La Gontrie. Soyez honnêtes, reconnaissez-les!

M. Charles Morel. Il s'agit de l'application de l'article 4 de la loi du 8 août 1881. Les communes ne sont pas fautives. Les communes sont mineures, elles sont sous la gestion des préfets. Ce sont eux les responsables de la gestion des fonds communaux. Ils ne les ont pas averties à temps de ce qu'il fallait faire.

M. le président. Je vous demande pardon. Nous discutons actuellement l'amendement de M. Bouquerel, que je vais d'abord mettre aux voix.

M. de La Gontrie. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de La Gontrie.

M. de La Gontrie. Je crois qu'en raison des différences d'interprétation, il serait peut-être bon que le Gouvernement nous dise à quel ministère ressortissent effectivement les chemins en question. Cela nous permettra de modifier éventuellement le texte.

M. de Villoutreys. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys. Je me permets d'appuyer le point de vue de mon collègue, M. Bouquerel, parce que les crédits qui sont affectés aux chemins ruraux dans le budget communal sont, de toute évidence, sous la surveillance et sous la tutelle des autorités préfectorales ou sous-préfectorales.

M. Edgard Pisani. Sûrement!

M. de Villoutreys. Par conséquent, les crédits affectés à ces chemins ruraux provenant du fonds routier devraient, à mon point de vue, être affectés au ministère de l'intérieur.

M. Verdeille. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Verdeille.

M. Verdeille. Je veux apaiser l'inquiétude d'un certain nombre de collègues. Les crédits appartenant à la voirie rurale, s'ils sont confiés, comme c'est normal, au ministère de l'intérieur, seront répartis selon les mêmes critères que les crédits donnés pour les chemins vicinaux.

Or, autant nous pouvons nous montrer sévères pour certaines répartitions, autant nous devons reconnaître que, dans l'ensemble du pays, la répartition faite par le ministère de l'intérieur n'a pas soulevé de critiques, du moins de critiques importantes. Par conséquent, distribuer les crédits pour les chemins ruraux, selon la même méthode et par la même administration et selon les mêmes critères, cela ne présente aucune difficulté et vous ne devriez pas avoir d'inquiétude à ce sujet.

M. Edgard Pisani. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pisani.

M. Edgard Pisani. Je me rallie volontiers à l'amendement de M. Bouquerel tendant à confier au ministère de l'intérieur la répartition des fonds relatifs à l'aménagement de la voirie rurale. Je voudrais cependant souligner que la voirie rurale est définie par son affectation et son utilité économique, de même qu'il y a une voirie forestière. L'une et l'autre se distinguent fondamentalement des chemins d'intérêt commun et de la voirie vicinale qui sont la voirie d'intérêt collectif.

Cela étant dit, je voulais simplement provoquer une analyse exacte de la définition des différents voiries tout en ne m'opposant pas à l'argument de M. Bouquerel, mais en soulignant qu'aucune confusion ne doit être permise en cette matière.

M. Fléchet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Fléchet.

M. Fléchet. Mes chers collègues, je voudrais apporter un argument supplémentaire en faveur de l'amendement de M. Bouquerel. Trop souvent, dans les départements, nous assistons à des oppositions entre le service du génie rural et le service des ponts et chaussées. Par conséquent, à partir du moment où les crédits seront notifiés par le ministère de l'intérieur aux maires intéressés, ceux-ci auront libre choix d'apprécier de quelle manière ils voudront utiliser leurs crédits. C'est la raison pour laquelle je voterai l'amendement de M. Bouquerel.

M. Pierre Boudet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boudet.

M. Pierre Boudet. Mesdames, messieurs, dans le texte même de l'article 44 *bis* sont prévues des modalités de répartition de la tranche rurale. En réalité, ce sont les mêmes modalités que

pour la tranche vicinale. La seule question qui se pose est la suivante: les préfets ayant signifié ou accordé cette tranche rurale selon un plan établi avec l'accord du conseil général, des crédits à telle ou telle commune, qui sera chargé d'exécuter les travaux ?

M. Fléchet. C'est le maire qui choisit.

M. Pierre Boudet. Le maire choisit, tandis que dans le système proposé par M. Bouquerel, ce serait les ponts et chaussées.

M. Edgard Pisani. Pas nécessairement!

M. Fléchet. Non, c'est l'intérieur!

M. Pierre Boudet. Le ministère de l'intérieur répartit par les soins des préfets après avis du conseil général. Ceci, il n'y a pas besoin de le signaler puisque c'est dans le texte. Par conséquent, il n'y a pas de difficulté.

Je croyais avoir compris que la discussion portait sur la question suivante: à quelle administration, génie rural ou ponts et chaussées, seraient confiés les travaux ? S'il n'en est pas ainsi je demande à M. Bouquerel de vouloir bien me préciser l'intérêt de son amendement.

M. Bouquerel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. L'intérêt, plusieurs orateurs et moi-même l'avons indiqué. Je veux vous préciser de nouveau que les crédits, étant mis à la disposition du ministre de l'intérieur, seront répartis dans les départements, bien entendu, par l'autorité de tutelle et répercutés sur l'autorité communale, c'est-à-dire le maire par l'autorité préfectorale. C'est le maire qui gère jusqu'à présent — nous en sommes tous d'accord — les deniers communaux.

Ce que j'ai voulu dire également, c'est que normalement les chemins ruraux, reconnus, en particulier, font partie de la voirie communale et sont gérés généralement par le même service, celui qui assure la gestion des chemins vicinaux. Ce service est l'administration des ponts et chaussées. Mais je n'ai jamais dit que le maire était obligé de s'adresser à l'administration des ponts et chaussées. C'est son droit absolu de choisir ses fonctionnaires et ses techniciens.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. L'amendement de M. Bouquerel consiste, en définitive, à confier la gestion des crédits et autorisation de programme affectés à la tranche rurale au ministère de l'intérieur, au lieu de les confier au ministre de l'agriculture, tel que l'indiquait le texte de la commission des finances.

M. Pierre Boudet. Il y avait les deux, dans le texte.

M. le secrétaire d'Etat. Non, il n'y a pas les deux: « Sont ouverts au ministre de l'agriculture, par décret relatif au développement des crédits affectés, etc. ».

Par conséquent, c'est le ministre de l'intérieur qui est chargé de la gestion de la tranche départementale et de la tranche vicinale. Etant le tuteur des communes, il est vraiment normal qu'il soit chargé également de la gestion de la tranche rurale.

M. Verdeille. Très bien !

M. Edgard Pisani. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pisani.

M. Edgard Pisani. Mes chers collègues, je m'interroge pour savoir s'il ne faudrait pas aller jusqu'au bout du système. Lorsqu'on analyse, département par département, la structure du réseau de chemins, on constate que la répartition de ce réseau entre les chemins vicinaux, départementaux et ruraux est très différente d'un département à l'autre et qu'elle dépend souvent de la politique qui a été suivie par le conseil général à telle ou telle époque, avant que n'intervienne la circulaire de 1947 tendant à réduire l'ardeur classificatrice des conseils généraux. Je me demande dans quelle mesure il ne conviendrait pas d'aller plus loin et de refondre totalement l'ensemble de ces crédits, les crédits étant globalement attribués au département, à charge pour lui, compte tenu de la structure de son réseau, de les répartir entre chemins vicinaux, départementaux et ruraux.

Je prends l'exemple de la Haute-Marne, que je connais bien, où, dans un canton, 100 p. 100 des chemins vicinaux ont été classés dans la voirie départementale, parce que le conseiller général était un homme influent, président de la commission des finances, alors que, dans un autre canton, 20 p. 100 seulement de ces chemins étaient classés. J'imagine que la différence qui existe entre ces deux cantons du même département, se retrouve ailleurs. Je pourrais citer l'exemple du Doubs, que je connais particulièrement, ou de Seine-et-Marne. La structure des réseaux entre eux est différente d'un département à l'autre.

Je ne préconise pas une refonte immédiate du système. A partir du moment où le ministère de tutelle et le ministère dispensateur des crédits sont un même ministère, le ministère de l'intérieur, je me demande s'il n'y aurait pas intérêt à adopter des règles nouvelles de répartition tenant compte de l'équilibre des différentes voiries à l'intérieur du réseau d'un même département.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement de M. Bouquerel, accepté par la commission et par le Gouvernement ?...

Je le mets aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. L'adoption de l'amendement de M. Bouquerel conduit à modifier la fin de l'alinéa II de l'article 44 *bis*, modification qui n'était pas prévue à l'origine. Il conviendrait de rédiger comme suit cet alinéa:

« Pour l'exercice 1955, les crédits et autorisations de programme affectés à la tranche rurale seront ouverts au ministre de l'intérieur, par décret, en addition aux dotations accordées au titre des dépenses sur ressources affectées, par la loi du 2 février 1955, relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'intérieur ».

Seulement, la loi de développement des crédits affectés au ministère de l'intérieur n'est pas encore votée.

M. le président. Le budget du ministère de l'intérieur en effet n'est pas encore voté. Je ne pense pas que nous puissions le viser.

M. le rapporteur général. Ceci pose un problème de rédaction.

M. Pierre Boudet. C'est une disposition provisoire pour 1955.

M. le président. L'alinéa II de l'article 44 *bis* serait donc ainsi rédigé:

« Pour l'exercice 1955, les crédits et autorisations de programmes affectés à la tranche rurale seront ouverts au ministre de l'intérieur, par décret, en addition aux dotations accordées au titre des dépenses sur ressources affectées, par la loi de développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'intérieur pour l'exercice de 1955 ».

Je mets ce texte aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Comme conséquences de la disjonction de l'article 42, il faut modifier également le premier para-

graphe et supprimer le membre de phrase: « sous réserve de l'application des dispositions du paragraphe II de l'article 42 qui précède. »

M. le président. Mes chers collègues vous avez entendu la proposition de la commission des finances.

Il n'y a pas d'opposition à cette modification ?

(*La modification est adoptée.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 35) M. Charles Morel propose de supprimer le mot « reconnus » à la fin du premier alinéa de l'article.

La parole est à M. Charles Morel pour défendre son amendement.

M. Charles Morel. J'ai eu tout à l'heure un excellent avocat pour défendre mon amendement dans la personne de M. Pisani.

Si je m'en réfère au texte législatif actuel c'est-à-dire à la procédure de reconnaissance des chemins vicinaux, article 4 de la loi du 20 août 1881, et également à une brochure du ministère de l'intérieur qui s'intitule *Rapport général de l'administration* (1952-1953) *sur les voies terrestres des collectivités locales*, page 34 de cette brochure, je constate que dans mon département existent 3.575 kilomètres de chemins ruraux, et qu'aucun n'est reconnu.

Vous avez dit tout à l'heure, mon cher collègue — et je vous ai approuvé — que cela dépendait de l'activité des conseillers généraux. Vous avez cité un canton de votre département où tous les chemins ruraux ont été reconnus.

M. de Villoutreys. Non pas: classés, ce n'est pas la même chose.

M. Charles Morel. Dans votre département, des chemins vicinaux ont été classés, d'autres reconnus; dans le mien, il n'y en a eu aucun. Je demande que l'on supprime le mot « reconnus » de façon qu'il n'y ait pas des départements qui se trouvent en dehors de ce que nous avons voté tout à l'heure selon un texte que j'ai défendu, et ne bénéficient pas des subventions que nous leur avons accordées, car le non-classement est le fait des préfets, les collectivités locales étant mineures, état de fait qu'il ne faut pas perdre de vue, ainsi que je l'ai expliqué précédemment.

M. Edgard Pisani. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pisani.

M. Edgard Pisani. Je voudrais faire remarquer à notre collègue et ami M. Morel qu'une telle mesure mérite plus de réflexion qu'une simple décision improvisée.

En effet, nous avons eu l'occasion, récemment encore, de constater, après expertises sur le terrain, qu'un chemin rural non reconnu du département de la Haute-Marne — je m'excuse de citer ces exemples que je connais, j'essaierai la prochaine fois d'en citer d'autres (*Sourires*) — qui était classé dans la voirie rurale non reconnue, était occupé par une haie de peupliers de 47 centimètres de diamètre.

Ainsi, affirmer d'ores et déjà, sans aucune analyse, sans aucune enquête, que les chemins ruraux non reconnus subiront le même sort que les chemins ruraux reconnus risque de bouleverser un système qui peut-être est désuet, mais a le mérite d'exister.

Que l'on provoque l'analyse et que l'on provoque l'harmonisation des critères de classement ou de reconnaissance, j'en suis d'accord, mais je ne peux pas être d'accord sur l'assimilation *ipso facto*, systématique, automatique, des deux voiries qui n'ont souvent rien à voir l'une avec l'autre.

M. Pierre Boudet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boudet.

M. Pierre Boudet. L'amendement de M. Morel est du type des amendements qui risquent de tout faire capoter. Nous avons 500.000 kilomètres de voirie rurale, 200.000 kilomètres de chemins ruraux reconnus, mais M. Morel me permettra de lui dire que si dans son département — et le cas est typique, vous l'avez cité tout à l'heure — il y a « zéro kilomètre » de chemins reconnus c'est incontestablement la faute, d'une part des conseillers généraux, d'autre part des conseillers municipaux; d'ailleurs, si vous lisez le rapport de l'inspection générale, vous voyez cela en toutes lettres. Ce rapport vous indique l'état des chemins reconnus et des chemins non reconnus par département.

J'ajoute que cette distinction est capitale. Les chemins reconnus sont du domaine public de la commune tandis que les chemins non reconnus n'appartiennent pas à la commune. La procédure de reconnaissance que tout le monde peut diligenter, et à tout moment, à la demande des conseils municipaux, a pour objet et pour résultat de faire passer les chemins non reconnus dans le domaine public de la commune.

La distinction est donc capitale et si nous nous laissions aller à adopter l'amendement de M. Morel, d'une part nous n'aurions qu'une poussière de crédits et, d'autre part, nous subventionnerions des chemins d'accès à des propriétés privées, des chemins qui n'appartiennent pas à la collectivité. Ce n'est pas ce que nous cherchons.

M. Primet. Il s'agit de chemins d'exploitation!

M. Pierre Boudet. Je pense simplement — je me permets de le dire à M. Morel — que ce qui est nécessaire c'est d'alerter vos conseils municipaux et votre conseil général de façon à hâter la procédure de reconnaissance des chemins qui le méritent.

M. Charles Morel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Morel.

M. Charles Morel. Je me rallie à l'argumentation de mon honorable collègue M. Boudet qui, d'ailleurs, m'avait alerté à ce sujet.

Tout de même, une chose me paraît un peu exorbitante: c'est qu'il y ait des départements qui n'aient aucun chemin rural reconnu.

M. de La Gontrie. Ils n'ont qu'à les reconnaître!

M. Charles Morel. Il faudrait tout de même que ces départements ne perdent pas leur droit au bénéfice de la loi que nous avons votée tout à l'heure. Si M. le ministre était d'accord avec moi sur ce point, je serais prêt à retirer mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission des finances a discuté longuement sur l'opportunité de maintenir ou de supprimer le mot « reconnus » et, finalement, en connaissance de cause, elle le croit tout au moins, elle a décidé de le maintenir.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. Charles Morel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Morel.

M. Charles Morel. Je répète que je suis prêt à retirer mon amendement, mais sous la réserve que l'on reconnaisse cette condition spéciale.

Peut-être ne suis-je pas, d'ailleurs, le seul dans ce cas ?

M. le président. L'amendement est repoussé à la fois par la commission et par le Gouvernement.

Monsieur Morel, entendez-vous le maintenir ?

M. Charles Morel. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Après les votes qui viennent d'être émis, le texte se trouve ainsi rédigé:

« Art. 44 *bis* (nouveau). — I. — A compter du 1er janvier 1955, il est créé une tranche rurale du fonds d'investissement routier destinée à assurer la remise en état et l'amélioration des chemins ruraux reconnus.

« Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, les préfets établiront, dans chaque département, un programme de travaux qui sera soumis à l'approbation du conseil général ou de la commission départementale.

« Les modalités de la répartition des ressources de la tranche rurale entre les divers départements seront fixées par un arrêté conjoint du ministre de l'agriculture et du ministre de l'intérieur.

« II. — Pour l'exercice 1955, les crédits et autorisations de programme affectés à la tranche rurale seront ouverts au ministre de l'intérieur, par décret, en addition aux dotations accordées, au titre des dépenses sur ressources affectées, par la loi de développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'intérieur pour l'exercice 1955 ».

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 44 *bis* (nouveau) ainsi rédigé.

(*L'article* 44 bis [*nouveau*] *est adopté.*)

M. le président. « Art. 45. — Il est ouvert au ministre de l'intérieur, en addition aux crédits et aux autorisations de programme accordés au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées du budget de l'intérieur pour l'exercice 1955, des crédits de payement et des autorisations de programme s'élevant respectivement à 1.930 millions de francs et 2 milliards de francs, répartis comme suit:

« Chap. 86-51. — Exécution du plan départemental d'amélioration du réseau routier:

« Autorisations de programme, 1 milliard de francs;

« Crédits de payement, 965 millions de francs. »

« Chap. 86-53. — Exécution du plan vicinal d'amélioration du réseau routier:

« Autorisations de programme, 1 milliard de francs;

« Crédits de payement, 965 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 45.

(*L'article* 45 *est adopté.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

Conformément à l'article 72 du règlement, il y a lieu de procéder à un scrutin public.

M. Georges Marrane. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, le projet de loi sur les comptes spéciaux du Trésor traduit la politique réactionnaire du Gouvernement. Il reflète la soumission de notre pays aux exigences de l'impérialisme américain. Il tend à élargir l'occupation américaine en France.

Les dépenses entraînées par cette occupation américaine sont en augmentation de 11 milliards et atteignent, en 1955, 75 milliards, ceci pour assurer les financement des travaux d'infrastructure imposée par l'O. T. A. N.

La paix au Viet-Nam se traduit par la clôture du fonds de l'aide des Etats-Unis pour l'Indochine. Les dollars sont maintenant versés directement à Bao-Daï.

Le Gouvernement accélère sa politique de concentration industrielle. Deux nouveaux fonds sont créés, l'un pour la conversion de l'industrie, l'autre pour le reclassement de la main-d'œuvre.

Cette concentration industrielle, le déplacement d'entreprises importantes sont décidés par des fonctionnaires sans aucune consultation des élus intéressés, pas plus d'ailleurs que des organisations ouvrières.

Il en est d'ailleurs de même en ce qui concerne le reclassement de la main-d'œuvre, dont les intérêts sont sacrifiés.

Ce projet de loi a permis, avec la complicité du Gouvernement, une nouvelle attaque contre l'enseignement laïque, puisqu'il comprend des crédits pour l'enseignement privé, depuis l'école maternelle jusqu'aux cours complémentaires.

Ce projet prévoit 107 milliards de prêts pour la construction de logements par les organismes d'H. L. M. Je regrette que la commission des finances ait modifié le texte de l'article 25, qui aboutit à faire du chiffre de 107 milliards un plafond.

Permettez-moi de souligner que les prêts aux H. L. M. sont fournis par la caisse des dépôts et consignations, dont les sommes proviennent de l'excédent des dépôts des caisses d'épargne. Je crois donc que, dans le rapport de M. Pellenc, il y a un malentendu. Les prêts accordés par le Crédit foncier ou le Sous-Comptoir des entrepreneurs aux bénéficiaires des primes à la construction sont bien financés, ceux-là, par des moyens monétaires. J'en profite pour souligner que le Gouvernement trouve plus facilement des crédits en faveur des groupes financiers qui se livrent à des opérations spéculatives par la construction de logements destinés à la vente que pour les offices d'H. L. M., qui construisent des logements destinés à la location en faveur des familles laborieuses.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur le retard à la mise en route des projets de construction de logements par les H. L. M. en 1955, du fait que le budget de la reconstruction n'est pas encore voté. Pour les crédits militaires et certains budgets civils, le Parlement vote des douzièmes provisoires. Mais, pour la construction de logements par les H. L. M., la commission interministérielle des prêts, qui affecte le montant des crédits en faveur des projets approuvés par le ministère, ne s'est pas encore réunie cette année.

Enfin, les discussions qui se sont déroulées ici en ce qui concerne les attributions de crédits du fonds routier, dont une partie importante a été détournée de sa destination, confirment les méthodes néfastes du Gouvernement dans tous les domaines.

Au surplus, dans son discours, le rapporteur général de la commission des finances a reconnu le manque de sincérité du Gouvernement dans la présentation des comptes.

Pour toutes ces raisons, le groupe communiste votera contre l'ensemble de ce projet de loi. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Courrière. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Courrière. Le groupe socialiste votera contre le projet de loi qui nous est soumis. J'entends bien qu'il y a dans ce texte certains articles que nous acceptons avec plaisir, notamment celui que nous venons de voter tout à l'heure et qui crée un fonds routier pour les chemins ruraux. Mais il y a d'autres articles, et ce ne sont peut-être pas les mêmes que ceux que M. Marrane évoquait tout à l'heure, qui font que le groupe socialiste ne peut pas s'associer à ce vote. Il y a, d'une part, le texte qui établit d'une manière définitive le prélèvement sur les ventes d'eau dans les communes, que nous considérons comme dangereux. C'est un supplément d'impôt que l'on va faire payer à ceux qui utilisent l'eau. Nous considérons d'ailleurs que ce texte, établi à la hâte, ne peut pas donner les satisfactions que doit en attendre le pays.

M. Primet. Nous avons aussi cette raison de ne pas voter le projet.

M. Courrière. Il y a également un autre texte que nous ne pouvons accepter sous aucun prétexte. C'est l'extension de la loi Barangé. C'est, en effet, dans les comptes spéciaux que nous allons voter tout à l'heure, que vous allez voter, qu'est établie l'extension de la loi Barangé aux enfants qui, à l'heure actuelle, n'en bénéficient pas. Nous avons essayé de faire entendre au Conseil de la République les erreurs qu'il pouvait commettre en votant un pareil texte. Il ne nous a pas entendus.

Ce serait une raison suffisante, s'il n'y avait aussi toutes les autres, pour que nous votions contre le texte qui nous est présenté. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Charles Morel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Morel.

M. Charles Morel. Au nom de mon groupe, je déclare que nous voterons le texte qui nous est présenté. Il apporte une amélioration à la vie rurale par l'extension des crédits accordés aux chemins communaux. L'extension de la loi Barangé est pour nous également importante. Les enfants de France, quels qu'ils soient, quel que soit le mode d'éducation choisi par leurs parents, sont tous des Français, et nous ne devons pas nous désintéresser de leur avenir. Notre vote sur l'extension de la loi Barangé est un vote de justice. Tous nos enfants ont droit à la sollicitude des pouvoirs publics et nous manquerions à notre devoir de représentants du peuple en ne les mettant pas

sur un pied d'égalité lorsqu'il s'agit de les guider et de les aider dans leurs premiers pas vers l'avenir. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Conformément à l'article 72 du règlement, je mets aux voix, par scrutin public, l'ensemble du projet de loi.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	312
Majorité absolue	157
Pour l'adoption	239
Contre	73

Le Conseil de la République a adopté.

— 11 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Monichon, Rabouin et des membres du groupe du centre républicain d'action rurale et sociale une proposition de loi tendant à modifier l'article 4 de la loi n° 48-1138 du 19 juillet 1948 fixant les contingents de décorations pour les administrations publiques, prorogée par la loi n° 54-810 du 14 août 1954.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 113, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Monichon une proposition de loi portant modification de la loi n° 48-1471 du 23 septembre 1948 relative à l'élection des conseillers de la République.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 114, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions. (*Assentiment.*)

— 12 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des finances demande que lui soit renvoyée, pour avis, la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, rejetée par le Conseil de la République, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, tendant à la création d'un comité interprofessionnel du cassis de Dijon. (N°s 546, 678, 697, année 1954, 36 et 99, année 1955), dont la commission des boissons est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 13 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 10 mars, à seize heures:

Vérification de pouvoirs. — 2e bureau. — Département du Calvados. — Election de M. Descours-Desacres, en remplacement de M. Boivin-Champeaux, décédé (M. de Villoutreys, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant relèvement des pensions d'invalidité allouées aux sapeurs-pompiers communaux volontaires (n°s 690, année 1954, et 68, année 1955. — M. Verdeille, rapporteur de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale. — Algérie);

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 2101 du code civil et l'article 549 du code de commerce (n°s 759, année 1954, et 86, année 1955. — M. Marcel Molle, rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale);

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la réorganisation municipale en Afrique occidentale française, en Afrique équatoriale française, au Togo, au Cameroun et à Madagascar (n°s 549, année 1954, et 12, année 1955. — M. Josse, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer; avis de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions. — M. Louis Gros, rapporteur; et avis de la commission des finances. — M. Saller, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures quarante minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Errata

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du 4 mars 1955.*

Page 586, 2e colonne:

— 4 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

1er alinéa, 5e ligne:

Au lieu de: « portant statut des autodromes »,

Lire: « portant statut des autoroutes ».

Page 586, 2e colonne:

— 6 —

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

Rectifier comme suit le 2e alinéa de cette rubrique:

« La proposition de loi sera imprimée sous le n° 104, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment*) ».

RAPPORT D'ELECTION

2e BUREAU. — *M. de Villoutreys*, rapporteur.

Département du Calvados.

Nombre de sièges à pourvoir: 1.

Les élections du 20 février 1955 dans le département du Calvados ont donné les résultats suivants:

Premier tour.

Electeurs inscrits, 1.368.
Nombre des votants, 1.347.
Bulletins blancs ou nuls à déduire, 11.
Suffrages valablement exprimés, 1.336 dont la majorité absolue est de 669.

Ont obtenu:

MM. Gille	476	voix.
Descours-Desacres	386	—
Liégeard	220	—
Lescène	106	—
Richard	78	—
Porquiet	39	—
Morin	31	—

La majorité absolue n'ayant été obtenue par aucun candidat, il a été procédé à un deuxième tour de scrutin qui a donné les résultats suivants:

Deuxième tour.

Electeurs inscrits, 1.368.
Nombre des votants, 1.351.
Bulletins blancs ou nuls à déduire, 18.
Suffrages valablement exprimés, 1.333.

Ont obtenu:

MM. Descours-Desacres	681	voix.
Gille	566	—
Richard	74	—
Morin	10	—
Lescène	1	—
Liégeard	1	—

Conformément à l'article 30 de la loi du 23 septembre 1948, M. Descours-Desacres a été proclamé élu comme ayant réuni la majorité des voix.

Les opérations ont été faites régulièrement.

Nulle protestation n'était jointe au dossier.

Votre deuxième bureau vous propose, en conséquence, de valider l'élection de M. Descours-Desacres qui remplit les conditions d'éligibilité prescrites par la loi.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 8 MARS 1955

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 84. — *Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.*

« Art. 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales.* »

616. — 8 mars 1955. — **M. Albert Denvers** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il ne pense pas que le mouvement de protestation des personnels des douanes, manifesté depuis de nombreuses semaines sous la forme d'une grève dite « du zèle » soit préjudiciable aux intérêts économiques et financiers du pays; il lui demande, également, d'indiquer s'il entre dans les intentions de son département de trouver, pour la solution du conflit en cause, des mesures qui soient susceptibles de satisfaire les revendications des agents des douanes; dans l'affirmative quels seraient le caractère et la nature de ces mesures.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 8 MARS 1955

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais précus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

Nos 1534 Marc Rucart; 5103 Michel Debré; 5717 Antoine Colonna; 5724 Antoine Colonna; 5731 Antoine Colonna; 5734 Antoine Colonna.

(FONCTION PUBLIQUE)

Nos 3904 Jacques Debû-Bridel; 5739 Joseph Lasalarié; 5656 Louis Namy.

(RECHERCHE SCIENTIFIQUE)

N° 5617 Marcel Delrieu.

Affaires étrangères.

N°s 3981 Albert Denvers; 4651 Michel Debré; 4706 André Armengaud; 5104 Michel Debré; 5571 Pierre de La Gontrie; 5608 Michel Debré; 5626 Michel Debré; 5699 Jules Castellani; 5700 Jules Castellani.

Affaires marocaines et tunisiennes.

N° 5410 Raymond Susset.

Agriculture.

N°s 5677 Michel de Pontbriand; 5701 Jean Durand.

Anciens combattants et victimes de la guerre.

N°s 5710 Fernand Auberger; 5718 Edmond Michelet.

Défense nationale et forces armées.

N°s 5014 Georges Pernot; 5289 Jean Coupigny; 5542 Philippe d'Argenlieu; 5564 Henri Barré; 5615 André Armengaud; 5568 Paul Driant; 5669 Maurice Pic; 5694 Georges Maurice; 5713 *bis* Léon Motais de Narbonne; 5752 Alex Roubert.

Education nationale.

N°s 4842 Marcel Delrieu; 5550 Emile Aubert; 5595 Fernand Verdeille; 5652 Jean Reynouard.

Enseignement technique.

N° 5372 Jacques Bordeneuve.

Finances et affaires économiques.

N°s 899 Gabriel Tellier; 1351 Jean Bertaud; 1499 Maurice Walker; 1500 Maurice Walker; 1836 Jean Doussot; 2484 Maurice Pic; 2999 Paul Pauly; 3419 François Ruin; 3565 Charles Deutschmann; 3762 René Schwartz; 3822 Edgar Tailhades; 4009 Waldeck L'Huillier; 4029 Michel Debré; 4097 Auguste Pinton; 4108 Robert Aubé; 4136 Jacques Gadoin; 4137 Léon Motais de Narbonne; 4355 Yves Jaouen; 4494 Léon Motais de Narbonne; 4499 Lucien Tharradin; 4501 Lucien Tharradin; 4523 Jean Coupigny; 4555 Gilbert-Jules; 4591 Bernard Chochoy; 4709 Pierre Romani; 4715 Yves Jaouen; 4790 Pierre Romani; 4975 Charles Naveau; 5063 Albert Denvers; 5125 Louis Courroy; 5140 Charles Naveau; 5157 Emile Claparède; 5185 Louis Ternynck; 5197 Raymond Bonnefous; 5212 Marcel Champeix; 5214 Luc Durand-Réville; 5351 Yvon Coudé du Foresto; 5422 André Boutemy; 5424 Louis Courroy; 5435 Michel de Pontbriand; 5472 Robert Brizard; 5473 Antoine Courrière; 5474 Et. Le Sassier-Boisauné; 5484 Maurice Walker; 5520 Marie-Hélène Cardot; 5521 Bernard Chochoy; 5533 Gaston Chazette; 5534 Jean de Geoffre; 5546 Albert Denvers; 5551 Jean Doussot; 5557 André Maroselli; 5566 René Schwartz; 5574 Marcel Molle; 5585 Georges Bernard; 5597 Charles Morel; 5598 Paul Piales; 5613 Robert Liot; 5638 Georges Marrane; 5653 Raymond Bonnefous; 5654 Michel de Pontbriand; 5655 Jean Reynouard; 5671 Alex Roubert; 5681 Etienne Restat; 5695 Yvon Coudé du Foresto; 5703 André Armengaud; 5706 Maurice Walker; 5713 Jean Bène; 5726 Jean Clerc; 5736 Charles Naveau; 5750 Marc Bardon-Damarzid; 5751 Franck-Chanie; 5753 Emile Durieux.

Finances et affaires économiques.

(SECRÉTARIAT D'ETAT)

N°s 2653 Luc Durand-Réville; 2704 Pierre de Villoutreys; 4134 Marius Moutet; 4230 Marcel Lemaire; 4373 Yvon Coudé du Foresto; 4612 Charles Naveau; 5068 Jacques Boisrond; 5350 Max Monichon; 5380 Joseph Lasalarie; 5381 Robert Liot; 5382 Marcel Molle; 5485 Jacques de Menditte; 5547 Yves Estève; 5592 Yves Estève; 5599 Marcel Molle; 5606 Robert Liot; 5687 Florian Bruyas; 5688 Florian Bruyas; 5689 Marcel Molle; 5720 René Plazanet; 5738 Jean Clerc.

France d'outre-mer.

N°s 5627 Michel Debré; 5673 Luc Durand-Réville; 5682 Luc Durand-Réville; 5745 Louis Le Gros; 5746 Jean Florisson.

Industrie et commerce.

N°s 5526 Emile Vanrullen; 5639 Jean-Louis Tinaud; 5640 Jean-Louis Tinaud; 5656 Henri Maupoil; 5741 Pierre Marcilhacy.

Intérieur.

N°s 5343 Paul Chevallier; 5442 Jean Bertaud; 5603 Charles Durand; 5643 Jean Bertaud; 5690 Antoine Vourc'h; 5696 Jean Bertaud; 5716 André Canivez; 5742 Gabriel Montpied.

Justice.

N° 5707 Jules Castellani.

Reconstruction et logement.

N°s 4069 Léon Jozeau-Marigné; 4673 Bernard Chochoy; 5282 Albert Denvers; 5409 Ernest Pezet; 5460 Jean Bertaud; 5529 Marie-Hélène Cardot; 5580 André Maroselli; 5625 Jean Bertaud; 5631 Ernest Pezet; 5674 Albert Lamarque; 5684 Marie-Hélène Cardot; 5697 Jacques Gadoin; 5698 Ernest Pezet; 5709 André Méric; 5722 Bernard Chochoy; 5728 Jean Bertaud.

Santé publique et population.

N°s 5675 Maurice Pic; 5723 Jean Reynouard; 5729 Marie-Hélène Cardot; 5747 Philippe d'Argenlieu.

Travail et sécurité sociale.

N°s 5510 Robert Liot; 5665 Jean Bertaud; 5730 Gabriel Montpied; 5754 Jean Bertaud.

Travaux publics, transports et tourisme.

N°s 5462 André Méric; 5582 Jean Bertaud; 5605 Raymond Susset.

AFFAIRES ETRANGERES

5843. — 8 mars 1955. — **M. André Armengaud** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il est exact que les versements effectués par l'Etat yougoslave, à la date du 14 avril 1954, en application de la convention d'indemnisation du 14 avril 1951, s'élevaient seulement à 544 millions de francs, correspondant au tiers des engagements qu'il avait pris; qu'aucun versement n'ait été effectué depuis cette même date; que les négociateurs yougoslaves, qui ont fait honneur à sept annuités de 525 millions de francs chacune, non compris l'arriéré reporté, aient arrêté leurs propositions à un taux de prélèvement de 5, 5,50 et 6 p. 100 sur leurs exportations pour les quatrième, cinquième et sixième années d'exécution; et dans l'affirmative, quelles mesures il compte prendre afin de garantir les droits des indemnitaires françaises.

5844. — 8 mars 1955. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quelles mesures il a prises ou compte prendre à la suite de l'arrestation, en Algérie, d'un officier de l'armée irakienne, qui paraît avoir été détaché d'une manière officielle par son gouvernement pour aider au développement des troubles en Algérie.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5845. — 8 mars 1955. — **M. Yves Jaouen** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en vue de l'application de la note-circulaire de la direction générale des impôts du 24 novembre 1954, n° 2855, le paragraphe II de l'article 3 du décret du 4 novembre 1954 stipule que la déduction en cascade est subordonnée à la présentation d'une demande adressée avant l'établissement des impositions. D'autre part, la note n° 2855 du 24 novembre 1954 dans ses modalités d'application, page 10, 3e alinéa, prévoit que l'application de la cascade est de droit pour les vérifications postérieures au 4 novembre 1954. Elle est consécutive à une demande que les vérificateurs sont invités à provoquer, le cas échéant, et que les inspecteurs chargés de l'assiette, eux aussi, sont habilités à recevoir. Les instructions contenues dans ladite note, page 13, dernier alinéa, précisent que les nouvelles dispositions ne sont pas applicables aux vérifications achevées avant le 5 novembre pour les contribuables dont les résultats ont été compris dans les rôles. Il demande si, en ce qui concerne ces derniers, ils peuvent solliciter, par voie de réclamation, le bénéfice de la déduction de cascade, compte tenu des instructions ci-dessus rappelées.

5846. — 8 mars 1955. — **M. Etienne Rabouin** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le service de la liquidation des redevances pour emplois de prisonniers de guerre ennemis réclame en février 1955 le payement immédiat, avec menaces de poursuites, d'une indemnité au titre de prisonniers de guerre employés en 1947-1948; qu'il est inadmissible qu'avec sept ans de retard une réclamation soit adressée à des artisans ou commerçants qui peuvent être décédés ou avoir cessé toute activité professionnelle et demande s'il a l'intention d'annuler de telles réclamations.

FRANCE D'OUTRE-MER

5847. — 8 mars 1955. — **M. Jules Castellani**, se référant à la réponse faite à sa question n° 5721, demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer**: 1° quel a été le prix fixé par la première expertise pour la valeur de la cimenterie d'Ambanio (province de Majunga); 2° quel a été le prix fixé par la deuxième expertise et, si possible, les raisons pour lesquelles ces deux expertises ont conclu à des chiffres très différents; lui demande aussi d'indiquer le prix payé en 1937-1938 par le vendeur et qui ressort de sa comptabilité examinée par les experts.

INDUSTRIE ET COMMERCE

5848. — 8 mars 1955. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** s'il entend examiner la valeur de l'interprétation du traité faite par le président de la Haute Autorité du charbon et de l'acier, et selon laquelle ce dernier peut demeurer en place après l'expiration de son mandat, et au cas où cette interprétation lui paraîtrait erronée, quelles dispositions seraient envisagées pour assurer l'application stricte du traité.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

EDUCATION NATIONALE

5263. — **Mme Jacqueline Thome-Patenôtre** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur certaines organisations de colonies de vacances et certains services publics (Société nationale des chemins de fer français par exemple) qui obligent les parents à envoyer leurs enfants en vacances plusieurs jours avant la date de fermeture des classes (fixée officiellement par le ministre de l'éducation nationale), ce qui a pour résultat de désorganiser les derniers jours et de priver de nombreux élèves, dont les meilleurs, des récompenses de fin d'année: prix, etc.; et lui demande s'il ne serait pas possible de prendre, pour l'année scolaire 1955, des mesures appropriées pour uniformiser et réglementer la date limite d'ouverture et de départ des colonies de vacances, afin que de tels inconvénients ne se renouvellent pas. (*Question du 8 juillet* 1954.)

Réponse. — Au terme de l'enquête effectuée, il n'a été enregistré aucune doléance relative à la contrainte qui serait exercée sur les familles quant à l'envoi des enfants en colonies de vacances plusieurs jours avant la fermeture des classes. Sans doute il est arrivé que des organismes responsables de colonies aient prévu le départ du premier contingent deux ou trois jours avant la date fixée pour le début des vacances. Il s'agissait en général de permettre l'organisation de trois périodes, ce qui augmentait de 50 p. 100 le nombre des enfants bénéficiant d'un tel séjour. C'est en considération de ce point de vue qu'une tolérance de fait était admise au profit des enfants ainsi appelés à quitter la classe dans les conditions ci-dessus exposées. La fixation par voie réglementaire de la date limite d'ouverture des colonies de vacances ne saurait être envisagée et d'ailleurs elle ferait double emploi avec la règle de l'obligation scolaire. Il convient de noter que l'arrêté du 28 janvier 1955, fixant de nouvelles dates pour les vacances scolaires, supprime pour 1955 le problème soulevé par l'honorable parlementaire.

5685. — **M. Jacques Delalande** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** les raisons pour lesquelles il a cru devoir limiter la distribution de lait dans les écoles aux enfants ayant atteint l'âge de six ans, alors que les plus jeunes enfants qui en ont davantage besoin s'en trouvent injustement privés; lui demande en outre les raisons pour lesquelles cette distribution est limitée aux enfants d'âge scolaire ayant atteint six ans au cours du premier trimestre scolaire; expose que dans une importante école maternelle de la ville de Laval, quinze enfants seulement ont droit légalement à cette distribution, alors que trente-trois enfants auront atteint l'âge de six ans, au cours du deuxième trimestre scolaire, et quarante-huit au troisième trimestre, sans pouvoir obtenir le verre de lait réservé à leurs camarades plus heureux. Il demande comment calmer les protestations réglementaires, et s'il est permis de diminuer la ration des privilégiés sans encourir de sanctions pénales pour assurer une répartition moins importante, mais égale, à tous les enfants de six ans, durant les deux derniers trimestres de l'année. (*Question du 18 janvier* 1955.)

Réponse. — Le décret n° 54-981 du 1er octobre 1954 dispose, d'une part, que les dépenses afférentes aux distributions de lait et de sucre dans les écoles doivent être imputées sur les disponibilités du compte spécial du Trésor institué par la loi n° 51-1140 du 28 septembre 1951 et, d'autre part, que lesdites distributions doivent être effectuées au profit d'enfants déjà bénéficiaires de l'allocation scolaire. C'est pour cette raison même que les enfants âgés de moins de six ans n'ont pu être compris au nombre des catégories d'enfants bénéficiaires des dispositions du décret précité. D'autre part, la limitation des crédits n'a pas, au moins pour l'instant, permis d'étendre la distribution aux élèves de plus de onze ans. C'est pourquoi le décret du 10 novembre 1954, pris pour l'application du décret du 1er octobre 1954, n'a pu envisager de prendre en compte, pour la détermination des subventions de l'espèce, les enfants âgés de plus de onze ans, bien qu'ils ouvrent droit, par ailleurs, ainsi qu'il est rappelé ci-dessus, à l'allocation scolaire. Les collectivités intéressées ont, toutefois, la faculté d'étendre le bénéfice des distributions de lait et de sucre aux enfants qui n'ont pas atteint ou ont dépassé les âges limites fixés par le décret du 10 novembre 1954, mais la subvention allouée par l'Etat reste, en tout état de cause, fixée conformément aux dispositions actuellement en vigueur. Enfin, en ce qui concerne la réduction de la ration journalière de lait, de nouvelles instructions seront prochainement données aux collectivités intéressées.

5748. — **M. Jacques Bordeneuve** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** sur quel indice doit être liquidée la pension civile d'un professeur d'enfants arriérés, hors classe, titulaire du C. A. E. E. A., directeur d'une école de perfectionnement à deux classes et qui a enseigné dans une de ces classes pendant ses quinze dernières années d'activité. (*Question du 2 février* 1955.)

Réponse. — Indice 400 en application de l'article 3 de l'arrêté du 18 février 1949 (*Journal officiel* du 19 février 1949): assimilation à un instituteur enseignant dans un cours complémentaire depuis plus de douze ans.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5587. — **M. Martial Brousse** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, se référant aux réponses faites aux questions écrites n°s 5744 et 6797, que la non-publication périodique des vacances ouvertes dans les postes comptables a pour conséquence fâcheuse de léser la masse des comptables au seul bénéfice de ceux ayant eu connaissance desdites vacances, et lui demande s'il ne lui paraît pas logique et équitable de mettre tous les agents remplissant les conditions voulues à même de postuler nommément lesdits postes et ce, sur un même pied d'égalité. (*Question du 10 décembre* 1954.)

Réponse. — Il n'est pas possible de connaître à l'avance — et partant de publier — la liste des postes comptables qui deviendront vacant au cours d'une période même assez limitée, le semestre par exemple. En effet les vacances de perceptions proviennent: *a*) de mises à la retraite d'office de percepteurs atteints par les limites d'âge qui leur sont opposables; *b*) de mise à la retraite sur demande de percepteurs qui n'ont pas atteint leur limite d'âge (retraites demandées entre 60 et 65 ans et retraites pour invalidité), de mises en service détaché, de mises en disponibilité, de congés de longue durée, de nominations à d'autre emplois, de sanctions disciplinaires, de décès, etc.; *c*) de mutations par avancement ou à équivalence. Or si les vacances visées au paragraphe *a*) sont prévisibles assez longtemps à l'avance, les autres ne sont, par contre, connues de l'administration que très peu de temps avant leur intervention (retraites sur demande, détachements, disponibilités, congés de longue durée..), qu'après leur ouverture (décès), ou lors de la préparation des mouvements (mutations). En conséquence, seule une fraction assez réduite de l'ensemble des vacances pourrait faire l'objet de publications périodiques avant leur ouverture, étant entendu que les délais exigés par la préparation et l'exécution des mouvements ne permettraient que 2 ou 3 publications par an. Or toutes les expériences auxquelles il a déjà été procédé ont amplement démontré que ces publications donnent des résultats désastreux. La quasi-totalité des demandes de mutations formulées par les comptables se limite en effet aux seuls postes déclarés prochainement vacants et l'administration ne peut plus, faute de candidats, combler les autres vacances. Cette situation aboutit à la constitution de nombreux intérims d'assez longue durée qui sont des plus préjudiciables au fonctionnement des services et que l'on ne peut admettre. Les percepteurs sont invités chaque année à produire la liste des postes auxquels ils désireraient être affectés et il leur est recommandé, chaque fois, d'inscrire sur cette liste tous les postes, soit nominativement, soit par région ou par département, répondant à leurs préférences, sans tenir compte de la situation de leurs titulaires, l'administration n'étant pas elle-même en mesure de supputer les chances d'ouverture de vacances au cours de l'année considérée. Ce système, le seul logique, et qui répond aux nécessités d'assurer un fonctionnement régulier des services, ne peut au surplus être considéré comme préjudiciable à la masse des comptables car il place tous les percepteurs sur un même pied d'égalité.

5662. — **M. Maurice Walker** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un négociant d'articles et fournitures de bureau a pris la position de producteur depuis le 1er juillet 1954 pour permettre à ses clients de déduire la T. V. A. ayant grevé leurs acquisitions de biens d'investissements; et demande, en ce qui concerne les ventes au détail, si ce négociant producteur — article 273 C. G. I. — applique sur ces ventes faites à prix de détail la T. V. A., avec réfaction de 20 p. 100 ou des deux tiers de pourcentage de bénéfice brut, peut mentionner sur sa facture le montant de la T. V. A. effectivement acquittée; si le client peut la déduire; dans l'affirmative, lesdites ventes au détail seraient soumises à la taxe de transaction et à la taxe locale. Dans le cas contraire, c'est-à-dire si la T. V. A. frappe la totalité de la vente, il demande si celles-ci peuvent être considérées, bien que faites à un prix de détail, comme des ventes en gros puisque s'agissant de ventes entre producteurs; si la taxe locale est applicable dans ce cas; demande si — article 286 du C. G. I. — pour l'application des taux majorés des taxes de transaction et locale, il y a lieu de considérer les ventes entre producteurs comme des ventes en gros ou comme des ventes au détail; dans le premier cas, les ventes, bien que faites à un prix de détail, interviendraient dans le calcul du pourcentage de 50 p. 100

prévu par l'article 11 de la loi du 10 avril 1954; si ce pourcentage était dépassé, les ventes au détail deviendraient taxables aux taux majorés de transaction et locale; dans le second cas, le pourcentage de 50 p. 100 ne serait vraisemblablement pas atteint. (*Question du 31 décembre 1954.*)

Réponse. — En cas de vente au détail, le négociant peut mentionner sur sa facture la taxe sur la valeur ajoutée effectivement acquittée et le client peut déduire cette taxe, à condition qu'il s'agisse de marchandises ouvrant droit à déduction; la taxe sur les transactions et la taxe locale sont exigibles. Certains producteurs achètent en tant que consommateurs et les ventes qui leur sont faites constituent des ventes au détail lorsqu'elles sont réalisées à un prix de détail et par quantités de détail et lorsqu'elles portent sur des objets autres que ceux qui, en raison de la destination ou de l'usage qui en est fait, ne peuvent être utilisés ou consommés que par des industriels ou des commerçants. Il s'agit donc d'une question de fait qui est liée à la nature de la marchandise vendue et aux conditions de la vente, mais non pas à la qualité de l'acheteur, sous réserve toutefois que celui-ci n'achète pas ladite marchandise en vue de la revente, auquel cas la vente serait réputée faite en gros.

5714. — **M. Marcel Boulangé** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si la remise que les libraires revendeurs consentent traditionnellement aux seuls membres de l'enseignement achetant soit pour leur compte personnel par quantités de détail, soit pour le compte de l'école ou de la coopérative scolaire par quantités plus importantes, soit enfin pour le compte de municipalités (dans ces derniers cas, les marchandises étant destinées à être distribuées gratuitement) — remise toujours fixée à 10 p. 100 sur les prix facturés aux autres clients quelle que soit la quantité débitée — est susceptible de faire considérer les prix ainsi réduits pour des consommateurs privilégiés, mais bien déterminés, comme des prix de gros entrant dans la détermination du pourcentage de 50 p. 100 (auparavant 30 p. 100) établi par l'article 286, deuxième partie, du code général des impôts, et au delà duquel les ventes faites aux autres clients par quantités de détail, deviennent passibles des taux majorés de la taxe sur les transactions et de la taxe locale. (*Question du 21 janvier 1955.*)

Réponse. — Aux termes de l'article 87, 4°, de l'annexe III au code général des impôts, il convient d'entendre par ventes au détail, les ventes faites à un prix de détail, portant sur des quantités qui n'excèdent pas celles que peut normalement acheter un consommateur ordinaire pour ses propres besoins. Or, les ventes faites aux membres de l'enseignement pour le compte des écoles, des coopératives scolaires et des municipalités portent sur des quantités de gros et la remise de 10 p. 100 consentie pour ces ventes confère au prix pratiqué le caractère d'un prix de gros. Toutes les ventes faites à ce prix, y compris celles qui sont faites aux membres de l'enseignement pour leur compte personnel, doivent être retenues pour la détermination du pourcentage de ventes en gros entraînant l'application des taux majorés des taxes sur le chiffre d'affaires.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES
(Secrétariat d'Etat.)

5670. — **Mme Suzanne Crémieux** considérant que: 1° l'article 6 du code général des impôts oblige les contribuables séparés de corps à faire une déclaration disjincte de leurs revenus; 2° aux termes de l'article 194, en cas d'imposition distincte, chaque époux doit être considéré comme célibataire; 3° le mari peut déduire de ses revenus à déclarer pour le calcul de la surtaxe progressive la pension qu'il sert à sa femme, si et dans la mesure où le versement de cette pension correspond à l'obligation qui incombe au mari, en vertu de l'article 214 du code civil, de fournir à sa femme tout ce qui est nécessaires pour les besoins de la vie selon ses facultés et son état, demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** comment l'administration des finances entend appliquer ces principes à un contribuable séparé judiciairement de corps, aux torts et griefs réciproques des époux qui, spontanément mais en vertu d'une obligation naturelle, verse à sa femme une pension alimentaire; s'il peut déduire cette pension du montant des revenus qu'il déclare pour le calcul de la surtaxe progressive; si sa femme doit l'inclure dans sa propre déclaration de revenus. (*Question du 11 janvier 1955.*)

Réponse. — La pension qu'un contribuable séparé de corps alloue à sa femme sans y être tenu par un engagement écrit ou par une décision de justice est déductible des revenus du mari pour l'établissement de la surtaxe progressive et doit être comprise dans la base de l'imposition due par son épouse lorsqu'elle est versée en exécution de l'obligation de secours prévue par les articles 212 et 214 du code civil. La question de savoir si et dans quelle mesure il en est ainsi dans le cas des contribuables dont la situation est envisagée dépend des circonstances de fait et elle ne pourrait, par suite, être résolue que si, par l'indication du nom et de l'adresse de ces contribuables, l'administration était mise à même de faire recueillir des renseignements complémentaires sur ce cas particulier.

INDUSTRIE ET COMMERCE

5741. — **M. le ministre de l'industrie et du commerce** a fait connaître à M. le président du Conseil de la République qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite posée le 28 janvier 1955 par **M. Marcilhacy.**

ANNEXE AU PROCES-VERBAL
DE LA
2e séance du vendredi 4 mars 1955.

SCRUTIN (N° 18)

Sur l'ensemble de l'article 1er et de l'état A du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955. **(Résultat du pointage.)**

Nombre des votants	268
Majorité absolue	135
Pour l'adoption	194
Contre	74

Le Conseil de la République a adopté,

Ont voté pour:

MM.
Ajavon.
Airic.
Philippe d'Argenlieu.
Robert Aubé.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Chérif Benhabyles.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boucinot.
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Capelle.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courroy.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Jean Doussot.
Driant.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Yves Estève.
Ferhat Marhoun.
Pierre Fleury.
Florisson.
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
de Fraissinette.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
de Geoffre.
Giacomoni.
Glauque.
Gilbert Jules.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hoeffel.
Houcke.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Landry.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Emilien Lieutaud.
Litt.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Malécot.
Gaston Manent.
Maroselli.
Jacques Masteau.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu.
Michelet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Léon Muscatelli.
Novat.
Jules Olivier.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Piaoux de La Maduère.
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Rabouin.
Radius.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Rochereau.
Rotinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Sahoulba Gontchomé.
Saller.
Satineau.
Sclafer.
Séné.
Yacouba Sido.
Raymond Susset.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Henri Varlot.
Vauthier.
de Villoutreys.
Vourch.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Assaillit.
Auberger.
Aubert.
de Bardonnèche.
Henri Barré.
Jean Bène.
Berlioz.
Pierre Bertaux (Soudan)
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Bozzi.
Brettes.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette
Nestor Calonne.
Canivez
Carcassonne.
Chaintron.
Gaston Charlet.
Chazette.
Chochoy.
Pierre Commin.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Amadou Doucouré.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Durieux.
Dutoit.
Ferrant.
Franceschi.
Jean Geoffroy.
Mme Girault.
Grégory.
Hauriou.
Jozeau-Marigné.
Louis Lafforgue.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Waldeck L'Huillier.
Jean Malonga.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Mamadou M'Bodje.
Méric.
Minvielle.
Montpied.
Mostefaï El-Hadi.
Marius Moutet.
Namy.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Pauly.
Péridier.
Général Petit.
Pic.
Primet.
Ramette.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vanrullen.
Verdeille.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Abel-Durand.
Louis André.
Armengaud.
Bataille.
Benmiloud Khelladi.
Brizard.
Bruyas.
Chastel.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
Coulibaly Ouezzin.
Detrieu.
Descours-Desacres.
René Dubois.
Enjalbert.
Fléchet.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Etienne Gay.
Haïdara Mahamane.
Hartmann.
Houdet.
Josse.
Lachèvre.
René Laniel.
Lebreton.
Lelant.
Le Léannec.
Le Sassier-Boisauné.
Georges Maire.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
de Maupeou.
de Montullé.
Parisot.
François Patenôtre.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Plait.
Gabriel Puaux.
de Raincourt.
Riviérez.
Paul Robert.
Rogier.
Romani.
Marcel Rupied.
François Schleiter.
Schwartz.
Jean-Louis Tinaud.
Vandaele.
Michel Yver.

Absent par congé :

M. Durand-Réville

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Champeix, qui présidait la séance.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 8 mars 1955.

SCRUTIN (N° 19)

Sur l'amendement (N° 8) de M. Aubert et des membres de la commission des moyens de communication à l'article 41 du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955.

Nombre des votants **309**
Majorité absolue **155**

Pour l'adoption **42**
Contre **267**

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Robert Aubé.
Bouquerel.
Bousch.
Boutonnat.
Julien Brunhes (Seine).
Jules Castellani.
Coupigny.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Deussot.
Jean Durand (Gironde).
Gaston Fourrier (Niger).
Julien Gautier.
de Geoffre.
Hassan Gouled.
Hoeffel.
Houcke.
Kalb.
Ralijaona Laingo.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Liot.
Lodéon.
Michelet.
Milh.
de Montalembert.
Jules Olivier.
Pidoux de La Maduère.
Plazanet.
Radius.
Sahoulba Gontchomé.
Séné.
Raymond Susset.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Tharradin.
Henry Torrès.
Vourc'h.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Assaillit.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
de Bardonnèche.
Henri Barré.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Chérif Benhabyles.
Benmiloud Khelladi.
Berlioz.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Pierre Bertaux (Soudan).
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
André Boutemy.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Bruyas.
Nestor Calonne.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Frédéric Cayrou.
Chaintron.
Chambriard.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Comte du Foresto.
Courrière.
Courroy.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Descours-Desacres.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Driant.
Dulin.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Charles Durand (Cher).
Durieux.
Dutoit.
Enjalbert.
Yves Estève.
Ferhat Marhoun.
Ferrant.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Florisson.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Fousson.
de Fraissinette.
Franceschi.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Etienne Gay.
Jean Geoffroy.
Giacomoni.
Giauque.
Mme Girault.
Gondjout.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hauriou.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Laurent-Thouverey.
Lebreton.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Waldeck L'Huillier.
Emilien Lieutaud.
Litaise.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Minvielle.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
Montpied.
de Montullé.
Charles Morel.
Mostefaï El-Hadi.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Léon Muscatelli.
Namy.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Novat.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Général Petit.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Primet.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
de Raincourt.
Ramampy.
Ramette.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Saller.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Symphor.

Edgar Tailhades.
Tamzali Abdennour.
Ternynck.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Variot.
Vauthier.
Verdeille.
de Villoutreys.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Jean Berthoin.
Coulibaly Ouezzin.
René Dubois.
Roger Duchet.
Gilbert-Jules.
Haïdara Mahamane.
Houdet.
René Laniel.

Absent par congé:

M. Durand-Réville.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Champeix, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 311
Majorité absolue 156

Pour l'adoption 41
Contre 270

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 20)

Sur l'ensemble de l'article 41 du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955.

Nombre des votants 314
Majorité absolue 158

Pour l'adoption 298
Contre 16

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Assailit.
Robert Aubé.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
de Bardonnèche.
Henri Barré.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Cherif Benhabyles
Benmiloud Khelladi
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Pierre Bertaux (Soudan).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Bruyas.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courrière.
Courroy.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Descours-Desacres
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand. (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durieux.
Enjalbert.
Yves Estève.
Ferhat Marhoun.
Ferrant.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Florisson.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
de Fraissinette.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Giacomoni.
Glaumont.
Gilbert-Jules.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hauriou.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaitre.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Michelet.
Milh.
Minvielle.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Charles Morel.
Mostefai El-Hadi.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Léon Muscatelli.
Naveau.
Aroma N'Joya.
Novat.
Charles Okala.
Jules Olivier.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de la Maduère.
Raymond Pinchard. (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Saller.
Satineau
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Raymond Susset.
Symphor.
Edgar Tailhades.
Tamzali Abdennour.
Teisseire
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Variot.
Vauthier.
Verdeille.
De Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Dutoit.
Franceschi.
Mme Girault.
Wa'deck L'Huillier.
Georges Marrane.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ramette.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Coulibaly Ouezzin, Haïdara Mahamane et René Laniel.

Absent par congé:

M. Durand-Réville.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Champeix, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 317
Majorité absolue 159

Pour l'adoption 301
Contre 15

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 21)

Sur l'ensemble du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955.

Nombre des votants 311
Majorité absolue 156

Pour l'adoption 237
Contre 74

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Robert Aubé.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader
Chérif Benhabyles.
Benmiloud Khelladi.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Bruyas.
Capelle.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courroy.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Descours-Desacres.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud
Mamadou Dia.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Enjalbert.
Ferhat Marhoun.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Florisson.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
de Fraissinette.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Giacomoni.
Giauque.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Landry.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Le Sassier-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu
Michelet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Charles Morel.
Mo.ais de Narbonne.
Léon Muscatelli.
Novat
Jules Olivier.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Sallier.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Yacouba Sido.
Raymond Susset.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Henri Varlot.
Vauthier.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Assaillit.
Auberger.
Aubert.
de Bardonnêche.
Henri Barré.
Jean Bène.
Berlioz.
Pierre Berlaux (Soudan).
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Bozzi.
Brettes.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Nestor Calonne.
Canivez
Carcassonne
Chaintron.
Champeix
Gaston Charlet.
Chazette.
Chochoy.
Pierre Commin.
Courrière
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Denvers.
Paul-Emile Descomps
Amadou Doucouré.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Durieux.
Dutoit.
Ferrant.
Franceschi.
Jean Geoffroy.
Mme Girault.
Grégory.
Hauriou.
Louis Lafforgue.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Waldeck L'Huillier.
Jean Malonga.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Mamadou M'Bodje.
Méric.
Minvielle.
Montpied.
Mostefaï El-Hadi.
Marius Moutet.
Namy.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Pauly.
Péridier.
Général Petit.
Pic.
Primet.
Ramette.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vanrullen.
Verdeille.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Jean Berthoin.
Coulibaly Ouezzin.
Roger Duchet.
Gilbert Jules.
Haïdara Mahamane.
René Laniel.

Absent par congé :

M. Durand-Réville.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Yves Estève, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 312
Majorité absolue 157

Pour l'adoption 239
Contre 73

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectifications

au compte rendu in extenso *de la séance du jeudi* 3 *mars* 1955.
(*Journal officiel* du 4 mars 1955.)

Dans le scrutin (n° 12) sur les amendements (n° 2) de Mlle Mireille Dumont, (n° 3) de M. Pinton et (n° 22) de M. Canivez, tendant à supprimer l'article 24 *quater* du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955 :

M. Léo Hamon, porté comme ayant voté « contre », déclare « n'avoir pas pris part au vote ».

Dans le scrutin (n° 13) sur l'amendement (n° 16) de Mlle Mireille Dumont à l'article 24 *quater* du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955 :

M. Colonna, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

M. Léo Hamon, porté comme ayant voté « contre », déclare « n'avoir pas pris part au vote ».

Dans le scrutin (n° 15) sur l'ensemble de l'article 24 *quater* du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1955 :

M. Léo Hamon, porté comme ayant voté « pour », déclare « n'avoir pas pris part au vote ».

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.